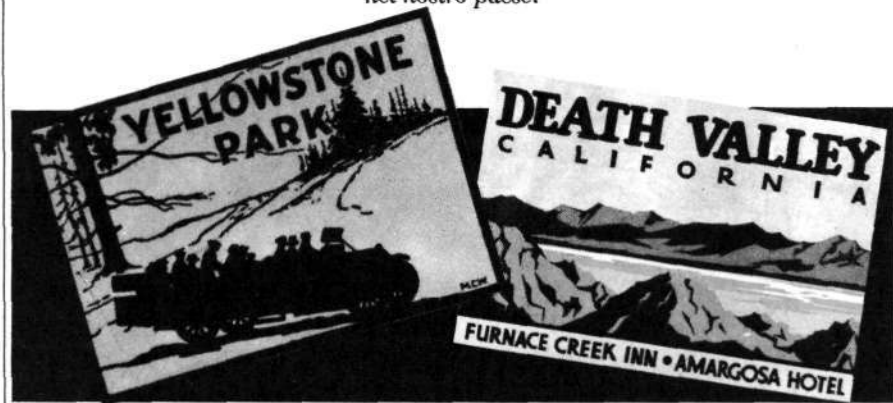


Tre casi
che riflettono
l'incertezza del diritto
nel nostro paese.



I C E B E R G 2

Paolo Miggiano ricostruisce i tentativi di depistaggio orchestrati intorno alla tragedia di Ustica, esemplari del pessimo funzionamento degli organi istituzionali che dovrebbero ricercare la verità (p. 97); Giovanni Palombarini illustra gli interventi più

urgenti per riportare ad un minimo livello di garanzia e di efficienza il sistema giudiziario (p. 114); Alfredo Galasso analizza la vicenda di un coraggioso portuale palermitano in guerra con la 'mafia imprenditrice' (p. 120).

USTICA, LA VERITÀ VIOLENTATA

Sapienti depistatori hanno cercato di impedire che si svelassero i misteri della tragedia del Dc 9 precipitato il 27 giugno 1980. Tre elementi di questa strategia: la campagna contro l'Itavia, l'operazione contro il generale Rana, il Mig sulla Sila. C'è un legame con la strage di Bologna?

PAOLO MIGGIANO

La sera del 27 giugno 1980 un Dc 9 dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo, precipita tra Ponza ed Ustica.

Ancora oggi, a dieci anni e più di distanza, la magistratura e i suoi periti non sono stati capaci di stabilire se la strage è stata causata da un missile o da una bomba. La scorsa estate, la magistratura ha dovuto cambiare squadra di giudici e periti, dopo dieci anni e mezzo di indagini e dopo aver ripescato una parte del relitto. Oggi ci troviamo di nuovo costretti a fare un altro ripescaggio. Sul piano delle responsabilità penali abbiamo

98 24 radaristi incriminati in modo leggero. Tra questi il solo maresciallo Carico ha raccontato metà di quello che sa.

Fino ad oggi ben due commissioni del governo, una dell'Aeronautica e un'altra del parlamento non sono riuscite ad aprire una breccia decisiva nel muro di omertà che circonda questa ed altre stragi.

Se ancora oggi siamo così indietro, la spiegazione non può essere trovata nella sola combinazione fortuita degli eventi. Il dubbio degli italiani che la mancata individuazione di cause e responsabili di questa strage sia dipesa da inefficienze e complicità di funzionari e settori dello Stato è stato fatto proprio dal parlamento. Dal giugno 1989, la commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo in Italia e sulla mancata individuazione dei responsabili delle stragi, più nota come commissione Stragi, si è attivamente occupata anche di Ustica. Lo scorso ottobre il presidente della commissione Stragi, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, ha consegnato al parlamento il testo della inchiesta (L. Gualtieri, 1990). Le conclusioni del presidente Gualtieri evidenziano con precisione carenze, mancanze ed omissioni di diversi organi e singoli funzionari dell'Aeronautica, dei servizi d'informazione, della magistratura e del governo. La relazione Gualtieri è esplicitamente una relazione di metà lavoro e tutti i partiti hanno dichiarato la volontà di continuare le indagini, per la parte di loro competenza.

Nell'ipotesi che questa promessa dei politici venga mantenuta e che, quindi, la commissione Stragi arrivi a scrivere una relazione finale, mi sembra necessario un salto di qualità conoscitivo e concettuale rispetto al depistaggio avvenuto. È la stessa relazione Gualtieri che suggerisce alcuni spunti per operare questo salto. Il concetto più citato nelle conclusioni di Gualtieri è quello della colpevolezza per mancanza di impegno, interesse, professionalità, legislazione. Ma, su alcuni punti, in contraddizione con l'impostazione di fondo, emerge una più ricca articolazione delle deviazioni commesse da alcuni funzionari statali. Spunta, accanto alla parte passiva delle deviazioni, una parte attiva che si è cercato di minimizzare e dissimulare finanche di fronte alla commissione Stragi. È il generale Zeno Tascio, all'epoca comandante del servizio informazioni dell'Aeronautica, che — secondo Gualtieri — ha tentato la «manovra» di mostrare alla commissione Stragi un ruolo «assolutamente marginale» dell'opera svolta da lui stesso e dal suo servizio (L. Gualtieri, 1990, pp. 94-95).

Gli spunti presentati da Gualtieri sulla deviazione attiva operata da alcuni organi e funzionari statali (oltre al militare Zeno Tascio, Gualtieri sembra suggerire un analogo ruolo per il giudice Giorgio Santacroce, quando afferma che quest'ultimo collaborò attivamente al tentativo di restringere le indagini sui radar militari al «triangolo Latina-Ponza-Palermo», cfr. *ivi*, p. 109) vanno a mio parere ampliati, precisati e strutturati. Per coprire la strage e quant'altro avvenuto sui cieli del Tirreno quella sera, sono state messe in atto molte omissioni e altrettante immis-

sioni, occultamenti e anche simulazioni: una serie di operazioni di depistaggio. I depistatori sapevano come era stato abbattuto il Dc 9, ma volevano impedire che emergesse la realtà di una strage. E ci sono riusciti per molto tempo.

Il quadro generale dell'articolazione o forse anche della strategia del depistaggio è ancora da costruire. Ma alcune parti sono emerse abbastanza per tentare di ragionarci sopra, utilizzando alcuni concetti di una disciplina ancora poco sviluppata: lo studio scientifico dell'inganno o depistaggio (*deception*).

L'arte dell'inganno ha una lunga tradizione nell'esperienza del genere umano. A parte i talenti privati che ne hanno fatto uso a fini personali, alcune categorie la hanno sviluppata come parte della propria professione: statisti, militari, prestigiatori. La lista degli artigiani più o meno geniali di quest'arte è lunga e comprende personaggi come il cinese Sun Tzu, l'italiano Niccolò Machiavelli, l'inglese Winston Churchill. Ma lo studio scientifico, pubblico, moderno del depistaggio è un fenomeno molto più recente. Barton Whaley è uno dei pionieri in questo nuovo campo. Secondo Whaley ogni operazione di depistaggio ha due componenti fondamentali: la dissimulazione che copre la realtà e la simulazione che mostra un'altra realtà intenzionalmente falsa. In campo militare un esempio di dissimulazione è la mimetizzazione di un carro armato, quando viene dipinto con i colori dell'ambiente di previsto impiego. Un esempio di simulazione è il pallone che, quando viene gonfiato, riproduce la sagoma di un carro armato, ma non lo è. Di per sé la sola dissimulazione, o copertura o segreto, non è depistaggio. Una efficace operazione di depistaggio deve essere accompagnata da una credibile simulazione. Secondo Whaley, la riuscita di una operazione di depistaggio sta, principalmente: nella capacità della sua componente dissimulante di tenere nascosti alcuni caratteri distintivi della cosa vera; nella capacità della sua componente simulante di mostrare una o più caratteristiche distintive della cosa falsa (B. Whaley, 1982, pp. 179-183).

Armati di questo scarno bagaglio, prendiamo in considerazione tre argomenti del depistaggio di Ustica: le cause dell'evento nel primo anno; l'operazione contro Rana; il Mig caduto sulla Sila.

Le cause della strage

Nel giugno del 1990, ricevendo l'associazione dei familiari delle vittime, il presidente della Repubblica Francesco Cossiga ha ricordato che alla verità «ci si poteva arrivare ieri, avanti ieri, forse il giorno stesso se non fossimo stati ... ubriacati da altro» (Presidenza della Repubblica, 1990). Già. Le ubriacature di quei primi giorni. Nessuno parla di missile. Tra le ipotesi che appaiono sui giornali, quella che potrebbe portare al missile è la collisione con un aereo militare. Ma molte altre ipotesi sono poste in

100 alternativa. Tra queste, l'attentato terrorista e il cedimento strutturale domineranno la scena per nove anni.

Fin dai primi giorni e per diversi anni, l'obiettivo strategico del nostro depistatore è semplice, deve dissimulare e possibilmente stroncare ogni ipotesi militare sulla vicenda, deve simulare e sostenere la natura non militare del disastro aereo. Al di là forse della loro stessa volontà, le smentite immediate del ministero della Difesa e del comando della Nato per il Sud Europa — che si limitano a negare ogni collisione con un proprio aereo militare — contribuiscono alla dissimulazione. Le informazioni che invece fluiscono ai *media* alimentano la simulazione, anzi le simulazioni.

E qui il nostro bagaglio culturale va arricchito. Nelle ore e nei giorni immediatamente seguenti il disastro, le memorie sono ancora fresche e diversi indizi sono in circolazione. Anche se 81 testimoni diretti — passeggeri ed equipaggio del Dc 9 — sono morti sul colpo o per la lentezza dei soccorsi, qualche testimone indiretto e qualche volenteroso investigatore potrebbero incontrarsi. Anche se la posizione del Dc 9 e la lentezza dei soccorsi ha fatto finire la maggior parte delle prove tremila metri in fondo al Tirreno, diversi reperti del Dc 9 sono stati comunque recuperati.

Per il nostro depistatore è quindi fondamentale che i sospetti non si stabilizzino sull'ipotesi militare. Secondo Donald C. Daniel e Katherine L. Herbig (D.C. Daniel e K.L. Herbig, a cura di, 1981) esistono due varianti fondamentali del depistaggio: quella basata sull'aumento dell'ambiguità (*ambiguity increasing*); quella basata su una riduzione dell'ambiguità in direzione di una ipotesi falsa, lo sviamento vero e proprio (*misleading*). Le operazioni del primo tipo riempiono i sensori del bersaglio (detto anche *vittima*) del depistaggio di una mole di indicazioni contraddittorie, aumentano la confusione. Le operazioni del secondo tipo depistano, ma costruendo la credibilità di una ipotesi attraente, eppure falsa. Anche se le due varianti sono concettualmente distinte, nella pratica del depistaggio i due aspetti coesistono e spesso sfumano l'uno nell'altro, a seconda del comportamento del bersaglio. Sebbene il depistaggio strategico sembri privilegiare lo sviamento, non è affatto detto che il bersaglio abocchi subito e faccia proprio lo scenario del depistatore. In questo caso, peraltro frequente, è l'uso tattico della variante di aumento della ambiguità che può evitare il cristallizzarsi dell'attenzione del bersaglio su una ipotesi pericolosa per il depistatore. Superato il momento critico, il depistatore può tentare con più calma di interloquire con la confusione del bersaglio e rassicurarlo indirizzandolo verso la propria, falsa, ipotesi strategica.

Il giorno dopo la strage arriva al *Corriere della Sera* una telefonata che lancia l'idea dell'attentato terrorista fascista. Si parla del camerata dei Nar Affatigato che, per condurre a termine una imprecisata missione, ha preso il Dc 9. Anche in questo caso la simulazione non è una falsità

completa. Citare un gruppo terrorista neofascista e una missione è alludere ad un attentato con bomba. La fonte ispiratrice della telefonata sa che l'aereo è stato coinvolto in una esplosione, ma simulando un carattere distintivo dell'attentato (la rivendicazione) manipola la percezione di giornalisti, inquirenti e opinione pubblica.

La tesi del cedimento strutturale viene alimentata dalle interviste di alcuni piloti dell'Itavia, dai comunicati della Cgil del trasporto aereo, dal senatore comunista Salvatore Corallo. Corallo, all'epoca vicepresidente della commissione Difesa del Senato, è il primo parlamentare a scrivere su un quotidiano un intero articolo su Ustica. Ma nel suo articolo su *Paese Sera* non mostra ai lettori la sua competenza delle cose militari, racconta solo che sei mesi prima un funzionario dell'Alitalia l'aveva messo in guardia contro le carcasse volanti dell'Itavia.

Forse non occorrono dietrologie per spiegare il comportamento di Corallo, dei comunisti e della Cgil. L'Itavia è una compagnia privata, legata a padrini democristiani, i cui lavoratori sono in lotta contro la direzione. Politica e ideologia comunista avrebbero potuto anche da sole creare sinergicamente la propria «verità»: siccome è un padrone, per di più democristiano, diamogli la colpa anche per il Dc 9 precipitato.

Forse non occorrono dietrologie. Certo è che uno dei principi operativi del depistaggio è la manipolazione delle percezioni della vittima, che — per essere efficace — deve saper utilizzare le credenze e autoillusioni del bersaglio.

«Digli (a chi vuoi depistare, *n.d.a.*) quello che vogliono sentirsi dire», sembra fosse stata la risposta di Lenin a Dzeržinskij, che era stato nominato capo della *Čeka* e chiedeva indicazioni per le operazioni di simulazione. In quel caso si trattava di alimentare le autoillusioni dei russi bianchi sulla debolezza intrinseca del regime bolscevico, ma la stessa tecnica è conosciuta anche in Occidente.

Anche secondo Daniel e Herbig, un argomento fondamentale è la predisposizione del bersaglio (D.C. Daniel e K.L. Herbig, a cura di, 1981, pp. 171-174). «È certo — affermano i due ricercatori — che i depistaggi che spingono la mente del bersaglio in direzioni che quest'ultimo è predisposto a prendere hanno una probabilità più alta di convincerlo di quelli che cozzano con le sue aspettative e supposizioni. Su questo punto la saggezza popolare è confermata dalla psicologia sperimentale: tanto maggiore è la sua predisposizione, tanto più il bersaglio ignorerà o torcerà le informazioni inconsistenti rispetto alla predisposizione» (*ivi*, p. 172). Ogni bersaglio di un depistaggio è una cosa a sé. E ogni bersaglio deve essere deviato con strumenti culturali e mezzi diversi verso la unica falsa verità che si vuole simulare.

Storicamente, a Roma, sulla sponda opposta a *Paese Sera* c'è sempre stato *Il Tempo*. Ma questa volta, sulle cause della caduta del Dc 9 la sponda, o meglio l'ipotesi emergente, è la stessa. Passando per le «sue» fonti in questure e caserme, il quotidiano della destra capitolina arriva il

102 30 giugno alle stesse conclusioni di Corallo: «La più attendibile delle ipotesi è il cedimento strutturale». Così *Il Giorno*, così *Il Giornale*. Pochi giornali valorizzano le misurate affermazioni dei piloti dell'Anpac e del Rai, il Registro aeronautico italiano. Pochi resistono al bombardamento di informazioni: il *Corriere della Sera*, con Bruno Tucci e Andrea Purgatori; *la Repubblica*, con Luca Villoresi, in modo incerto.

Certo i giornali vicini al Pci scavano, nei giorni successivi, anche in direzione della pista militare, parlano di collisione, di ritrovamenti di materiale aeronautico militare americano, arrivano così avanti da pubblicare i nomi di due piloti militari americani che sarebbero morti il 27 giugno. Di fronte a questa precisa denuncia, la smentita delle autorità militari americane è secca. Due piloti americani hanno in effetti i nomi citati da *l'Unità*, e il loro F-4 Tomcat biposto è in effetti caduto nel Mediterraneo al largo della portaerei Saratoga. Ma l'informazione è falsa su due punti fondamentali: la data e la sorte dei piloti. L'incidente, secondo *Flight International* del 3 gennaio 1981 (rivista specializzata in genere affidabile), è avvenuto in aprile e i due piloti sono stati salvati.

Una domanda diventa quindi obbligatoria. È un errore fatto in proprio da *l'Unità* e *Paese Sera* o qualcuno, dando ai giornalisti un boccone avvelenato su misura, li ha portati a bruciare la pista militare? Quest'ultimo è di certo il risultato finale, con la stampa comunista che si riorienta bruscamente verso il cedimento strutturale. Così la pista militare non riesce neanche ad avere il tempo di diventare oggetto di iniziativa politica da parte dell'opposizione.

Eliminate le anomalie, ai primi di luglio, l'ipotesi che domina il campo è quella del cedimento strutturale. Allineato dietro questa ipotesi troviamo uno schieramento straordinariamente omogeneo per un paese dove la passione politica produce continuamente fratture orizzontali e verticali.

Il 5 luglio un gruppo di senatori di tutti i partiti, ad esclusione del Movimento sociale italiano, presenta una mozione che punta il dito accusatorio sull'Itavia. Primo firmatario è il repubblicano Libero Gualtieri, ultima la comunista Marina Rossanda. La mozione dà per scontato che la caduta del Dc 9 Bologna-Palermo è solo «l'ultima manifestazione» delle «condizioni di insicurezza e disservizio» in cui opera l'Itavia. E si invita il governo a verificare l'efficienza non solo «dell'aereo disintegratosi in volo, ma quella di tutti gli aerei della società». Ancor prima di sapere come sono andate le cose già si parla di altro. La grande lobby dell'Alitalia si muove per eliminare un fastidioso concorrente, mostrato come inaffidabile. La piccola lobby dell'Itavia cerca di resistere all'assalto. Anche in questo caso alcune domande sono d'obbligo. La lobby dell'Alitalia si è veramente attivata da sola? Qualcuno sapeva che Gualtieri aveva già presentato un anno prima una mozione quasi identica sui disservizi dell'Itavia? Quante anziane venditrici sono girate per i corri-

doi del Transatlantico col loro canestro di mele stregate? Quante Biancaneve hanno mangiato le mele prelibate e velenose?

Di certo l'8 luglio 1980, quando inizia la prima discussione al Senato, la questione è già decisamente orientata nella direzione sbagliata. Il ministro dei Trasporti, il socialista Rino Formica, è chiamato a rispondere alle interrogazioni «sulla sciagura aerea di Ustica e la situazione della società Itavia». Il comunista Corallo è il primo a parlare, ora ipotizza la collisione e il cedimento delle strutture. Ma è solo su quest'ultimo punto che chiede iniziative immediate: «Qualunque cosa sia successa al Dc 9, per aerei vecchi e logori il pericolo di un cedimento delle strutture esiste tuttora. Non possiamo attendere il verificarsi di altre catastrofi per intervenire». Il secondo intervento, del senatore della Sinistra indipendente Fiori, è una meticolosa analisi di tutte le pecche dell'Itavia: non ha versato i contributi all'Inps; in passato ha avuto incidenti; sembra sia carente di scorte (cfr. Senato della Repubblica, 1980, pp. 7.907-7.921).

Nel rispondere, il ministro Formica non ha difficoltà ad inserirsi nel solco indicato dai parlamentari. Meno di un quinto dell'intervento è dedicato al racconto dei fatti e a due ipotesi: collisione in volo ed esplosione. La collisione viene liquidata in quattro parole, riportando la smentita dell'aeronautica che si tratti di collisione con un proprio aereo. Sul sabotaggio due righe e mezzo, per lasciare aperta la questione, di cui si sta occupando il ministro dell'Interno. Gli altri quattro quinti della presentazione trattano dell'avaria, dell'Itavia e dei controlli fatti su di essa dal Rai. I dati raccolti dal presidente del Rai, il generale Saverio Rana, escludono nettamente l'avaria. Ma il ministro li riporta in aula in modo distaccato, ipertecnico, prolisso, cauto, inconcludente.

Molti anni più tardi Formica si presenterà alla stampa come un precursore dell'ipotesi del missile, sulla base delle informazioni ricevute dal generale Rana. Ma questa è solo la verità che Formica ha costruito *a posteriori*. Negli *Atti Parlamentari* del luglio 1980, Formica mostra di fidarsi poco di Rana. In quel momento l'indicazione sul missile non supera il livello orale e i corridoi del Transatlantico. Nei verbali il massimo che si può trovare è la promessa a futura memoria di Formica di fronte ad un'assemblea che ha già trovato nell'Itavia il suo capro espiatorio: «Nessuno sforzo — conclude Formica — sarà tralasciato nella ricerca della verità circa le *reali cause* [sottolineatura mia, P.M.] della sciagura (...) in omaggio alla memoria delle vittime». Peraltro, nelle carte esiste un altro possibile riferimento all'ipotesi del missile. È l'accento di Formica ad alcune «indicazioni fantasiose» che, per scrupolo, dichiara di aver trasmesso alla commissione d'inchiesta. Carlo Luzzatti, presidente della commissione, interrogato dalla commissione Stragi nel 1989, negherà di aver ricevuto da Formica alcuna indicazione fantasiosa. Solo Lelio Lagorio, socialista anche lui e ministro della Difesa all'epoca della strage, ricorderà in seguito che Formica gli sottopose «una di quelle

104 improvvise folgorazioni immaginifiche e fantastiche per cui il mio caro amico Formica è famoso», cioè l'ipotesi del missile.

Le carte di ieri e le testimonianze seguenti sembrano quindi indicare che nel luglio 1980 c'è almeno un funzionario del governo che — presentato in pubblico dai superiori come fantasioso — ha fatto il proprio dovere con professionalità, coraggio e vivace intelligenza. Questo personaggio non è Formica, bensì il generale Rana, che prima aveva verificato l'ottemperanza dell'Itavia alle norme di sicurezza e aveva escluso il cedimento strutturale e poi si era fatto premura di cercare la verità, leggendo, in una copia dei tabulati contenenti le informazioni registrate nei nastri radar di Ciampino, quello che anche l'esperto americano John Macidull avrebbe visto: i ritorni radar di un aereo non identificato che compie una manovra di attacco standard contro il Dc 9. Per questo motivo anche Rana sarà in seguito oggetto di una specifica operazione di screditamento e depistaggio, tesa a offrirlo come boccone ad una commissione Stragi depistata.

Comunque, l'ipotesi del missile è nel luglio 1980 così immaginifica che il primo ministro socialista della Difesa non ritiene neanche di citarla nel suo intervento al Senato del 10 luglio. Mentre Formica alimenta il flusso di informazioni sulla ipotesi del cedimento strutturale, Lagorio chiude il rubinetto delle informazioni sugli aspetti militari. La sua relazione è una descrizione misera e piatta di quanto di sua competenza. Sui radar militari, al momento della sciagura, c'erano poche tracce. Senza che nessuno glielo abbia chiesto, dichiara anche che non «erano stati rilevati disturbi o inefficienze ai radar e ai collegamenti radio». Affermazioni che risulteranno in seguito molto lontane dalla verità. L'Aeronautica «ha escluso l'ipotesi di una collisione in volo con un velivolo militare italiano» e le autorità alleate hanno fornito «analoga risposta» per i propri aerei.

Finora, la migliore analisi autocritica di come la classe politica visse nel luglio 1980 il disastro di Ustica, l'ha fornita ai familiari delle vittime Francesco Cossiga, all'epoca presidente del Consiglio. Cossiga ha ricordato «la tragica ovvietà nell'opinione pubblica, nel Parlamento e nel Governo (...) l'ovvietà con cui questi morti furono accolti (...). Un disastro aereo e immediatamente tutto fu focalizzato (...) su problemi dei quali fui pure costretto ad occuparmi: compagnia aerea, cedimento strutturale, aerei vecchi». «Agli inizi di questa triste vicenda — conclude Cossiga — il partito di tutti era il partito del cedimento strutturale» (Presidenza della Repubblica, 1990).

Il 7 agosto — mentre da cinque giorni tutte le passioni, le energie di solidarietà e di indagine degli italiani sono concentrate sulla strage alla stazione di Bologna — Formica trasmette al parlamento una pre-relazione sulle acquisizioni della commissione Luzzatti. Per la prima volta appare in un atto del governo l'ipotesi del missile. Ma periti e ministro sono balbuzienti; per annacquare l'impatto di questa nuova ipotesi, ne

aggiungono ancora un'altra. Così le possibili cause salgono a cinque: collisione in volo; esplosione di bomba a bordo; missile; esplosione di materiale pericoloso a bordo; cedimento strutturale. L'ambiguità aumenta di nuovo. Domande d'obbligo. La moltiplicazione delle cause è un prodotto spontaneo della commissione Luzzatti? Oppure si tratta di un prodotto «spintaneo», come veniva definito nel movimento dei militari democratici il moto tendente a far scendere in piazza la categoria quando sarebbe tornato comodo ai vertici? La presenza a pieno titolo dell'Aeronautica nella commissione Luzzatti, nella persona del maggiore Aldo Mosti, ha avuto un qualche peso nell'aumento delle ambiguità delle dichiarazioni peritali? È casuale che il maggiore Mosti sarà poi inviato al comando della Nato a Bruxelles, incarico che prevede più del raddoppio dello stipendio?

Certo è che chi ha le carte in mano — reperti e competenze — per far emergere i caratteri distintivi sia della esplosione che del missile sono il giudice e l'Aeronautica. Bastava far analizzare al più presto i reperti del Dc 9 recuperati per avere la prova che una esplosione era avvenuta ed eliminare quindi l'ipotesi del cedimento strutturale. Bastava una accurata analisi della composizione dell'esplosivo per privilegiare l'ipotesi del missile su quella della bomba. Ma tutto ciò verrà fatto molti anni dopo, quando una commissione senza rappresentanti dell'Aeronautica, affidando le analisi ad un laboratorio civile del Cnr, troverà una caratteristica distintiva del missile: residui di T4 (plastico) e Tnt (tritololo) miscelati in una percentuale tipica della testa di guerra di un missile.

Nel 1980 i reperti sono nelle mani del giudice Giorgio Santacroce, che affida lentamente le analisi ai laboratori dell'Aeronautica, che ancora più lentamente procederanno per due anni prima di fornire una analisi che mostri le caratteristiche distintive della bomba: residui di solo plastico, usato in abbondanza dai terroristi di mezzo mondo.

Non so quanta percentuale di responsabilità per ciò che non è stato fatto vada attribuita a Santacroce e quanta al generale Zeno Tascio e ad altri ufficiali dell'Aeronautica con cui Santacroce nel 1980 collabora. Certo è che Santacroce nel luglio 1980 viene scelto come giudice da chi nega informazioni e documenti al primo giudice titolare dell'inchiesta — Aldo Guarino di Palermo — per fornirli, almeno in parte, a lui. Così come è certo che Santacroce svolge un ruolo attivo e importante sia nel restringere le indagini sui radar militari che nell'impedire che l'ipotesi del missile diventi, già nel primo anno, l'ipotesi emergente.

Nel dicembre 1980, infatti, l'ipotesi del missile riemerge sulla stampa. Le informazioni che alimentano i *media* arrivano ai giornalisti in modo frammentario nella prima metà del mese. La fonte è la compagnia Itavia, che parallelamente ha avanzato richieste di finanziamento straordinario al ministero dei Trasporti: sei miliardi pronta cassa e un'altra cinquantina con più calma. Ancora oggi non sappiamo se nel dicembre 1980 si svolge tra la direzione dell'Itavia e il ministro Formica una trattativa.

106 Comunque, se c'è una trattativa, finisce male. Il 17 dicembre il ministro dei Trasporti sospende la concessione delle licenze delle linee di volo all'Itavia per tutta l'area Sud. Lo stesso giorno la compagnia e il suo presidente, Aldo Davanzali, dichiarano al parlamento e ai giornali che il Dc 9 è stato abbattuto con un missile da un aereo militare, la cui presenza è ricavata dall'analisi dei dati radar di Ciampino.

Il giorno dopo, il giudice Santacroce minaccia Aldo Davanzali. La minaccia è di incriminarlo per diffusione di notizie non false, bensì solamente «tendenziose ed esagerate», una sottospecie dell'articolo 656 del codice penale, che prevede fino a tre mesi di galera. La minaccia tappa la bocca a Davanzali. Viene chiuso il principale rubinetto delle informazioni sul missile e per nove anni il cedimento strutturale e la bomba domineranno la scena. Contemporaneamente, Santacroce fa sapere alla stampa che anche un meteorite non è da escludere, anzi che è un'ipotesi più probabile delle altre.

Per la completa riabilitazione di Rana

Il presidente della commissione Stragi Gualtieri tratta più volte nella sua relazione del generale Rana. Il suggerimento che il generale Rana avesse manipolato delle prove, in particolare i nastri delle registrazioni radar di Ciampino, è stato fatto dal generale Giorgio Santucci, sia in una dichiarazione firmata allegata al rapporto Pisano, sia di fronte alla commissione Stragi (L. Gualtieri, 1990, p. 39). Lo stesso Gualtieri cita anche la *prova* del passaporto mostratagli dai familiari di Rana, «dai cui timbri risulta che nel 1980, nel periodo successivo al 27 giugno, il generale Rana si recò negli Stati Uniti non prima del 4 ottobre». Quindi, a meno che Rana non disponesse di un altro passaporto — ipotesi molto improbabile e che neanche Santucci ha avanzato — Rana si recò negli Stati Uniti *prima* della strage e *dopo* che i nastri furono consegnati alla magistratura. Quindi Rana non avrebbe potuto, ammesso che lo avesse mai voluto, manipolare i nastri di Ciampino per fuorviare la magistratura. La relazione Gualtieri sembra porre sullo stesso distaccato piano la *prova* del passaporto e la *testimonianza* del generale Santucci. Che sia vero l'adagio: calunnia, calunnia, tanto qualcosa rimane?

Un elemento che ha permesso che l'operazione contro Rana si sviluppasse è stata la confusione (voluta?) tra carte e nastri. Quando si tratta di registrazioni dei computer, il documento originale sono i dati registrati sulle memorie magnetiche (dischetti, disco fisso, nastri vari a seconda del tipo di computer). I documenti su carta, tabulati e mappe, prodotti da un programma che legge le memorie e le manda ad una stampante, non sono i documenti originali, ma solo dei derivati. È solo chi ha in mano i nastri (o i modelli DA-1) originali che può manipolarli, non chi ha una copia dei tabulati.

La relazione Gualtieri non ha ancora reso giustizia alla memoria del generale Rana. Un ufficiale «leale, coraggioso, aperto e sincero», secondo le note caratteristiche del 1962. Eccellente sul piano professionale, dotato di «vivace intelligenza», ma restio ad «adeguarsi alla corrente prassi militare». Per il comandante dell'aeroporto di Bari-Palese «è un ufficiale che mi augurerei di avere accanto in ogni circostanza in cui è necessario fare affidamento su uomini sicuri e valorosi». E Formica se lo trova al fianco, questo ufficiale certamente democratico, ex pilota personale di Nenni, di opinioni socialiste quando averle non aiutava la carriera. Dopo che Rana è morto, Formica lo ricorderà come un «galantuomo con alto livello di professionalità». Ma la riabilitazione di Rana è importante anche al di là di motivazioni morali. Come si può pensare che un militare di carriera possa essere incoraggiato a rispettare la democrazia, se le stesse istituzioni democratiche non valorizzano l'esempio di quei militari che in modo onesto, professionale, democratico, coraggioso si sono comportati? E, infine, non rientra forse nei compiti assegnati alla commissione Stragi l'indicare assieme ai funzionari e agli organi statali che hanno mancato anche quelli che hanno fatto il proprio dovere?

Il Mig libico caduto sulla Sila

Fin dalle prime settimane successive alla strage di Ustica, gli sforzi dei ricercatori della verità si trovano a fare i conti non solo con i vuoti di informazione sui caratteri distintivi militari dell'evento Ustica, ma anche con due fatti che attraggono l'attenzione. Il secondo evento in ordine temporale è la strage manifesta di agosto a Bologna. Ma, prima della strage alla stazione, accade un altro evento, altrettanto esplicitamente militare e aeronautico.

Il 18 luglio, dopo la telefonata sul camerata Affatigato e la valanga politica contro l'Itavia, vengono ritrovati sulle montagne della Sila un Mig e un pilota. Periti medici poco scrupolosi avrebbero negli anni seguenti retrodatato a parole la morte del pilota — fissata al 18 luglio nel verbale di autopsia che porta la loro firma — facendola coincidere con la data dell'abbattimento del Dc 9. Ancora nei mesi scorsi la nuova squadra di giudici e periti è tornata sulla Sila e ha trovato nuovi reperti del Mig — con tutti i significati che l'aggettivo «nuovo» può comprendere. Tutta la vicenda del Mig sulla Sila è ancora, almeno per me, un enigma irrisolto. È un tassello fondamentale per capire la dinamica dell'abbattimento del Dc 9? Un tassello le cui caratteristiche distintive sono state magari manipolate per offuscare il vero scenario e costruirne un altro? Oppure si tratta di una invenzione piena, parte del grande depistaggio? O ancora, molto semplicemente, di un giallo a sé, un evento casualmente concomitante, utilizzato *a posteriori* per riplasmare l'intera verità sulla strage? Su questo punto posso solo portare la mia esperienza di perito dei fami-

liari. Dopo aver iniziato a studiare le carte relative, mi sono fermato e mi sono accorto che mi stavo sempre più occupando di autopsie altrettanto inaffidabili che le loro successive smentite, racconti imprecisi, un aereo che nessun giornalista aveva visto, un pilota che i documenti libici allegati all'inchiesta qualificano con tre nomi diversi e che sarebbe partito da Bengasi in un giorno di luglio corretto a penna sul dattiloscritto, un ritrovamento in cui le fonti primarie sono oscure, storie della miseria del Sud, terreni di montagna desolati a cui qualche poveraccio aveva appiccato il fuoco per chiedere a «quelli di Roma» un risarcimento. Stavo entrando in un altro volume di un'enciclopedia. Poi ho avuto un'illuminazione. Stavo solo ripetendo quanto successo ad altri cercatori della verità nel luglio 1980, quando il Mig sulla Sila abbaglia e ridireziona l'impegno e le limitate energie dei pochi giornalisti interessati alla pista militare. Una delle poche cose certe è che, nel 1980, i resti del Mig e il cadavere del pilota vengono analizzati in tutta fretta dal generale Zeno Tascio e subito rispediti ai libici.

Diversi mesi passati come perito a cercare di decifrare le registrazioni del radar militare di Marsala mi hanno portato di nuovo in Calabria. Dall'analisi delle registrazioni e delle comunicazioni foniche risulta tra l'altro che il centro di Marsala — in concomitanza con l'abbattimento del Dc 9 — era impegnato su due altri avvenimenti, il cui rapporto con la strage è ancora da chiarire. Sul Tirreno, di fronte alla Sardegna meridionale, c'è una traccia «amica» che si comporta in modo strano e sulla quale gli operatori compiono moltissime operazioni. A sud della Sicilia un aereo, *zombie* secondo le registrazioni radar e Mig secondo le telefonate, vira improvvisamente ad est sopra Malta, dirigendosi a oltre mille chilometri orari verso il golfo di Taranto (P. Miggiano, in: F. Cardini, a cura di, 1990, pp. 134-135).

Ora, o i nastri delle registrazioni radar e foniche di Marsala sono stati manipolati, per mostrare uno *zombie* (un Mig) che in realtà non è esistito il 27 giugno, oppure le registrazioni di Marsala sono (almeno su questo aspetto) vere. E allora capire quando è caduto quel Mig sulla Sila ridiventa importante.

Dal luglio scorso, quando ho consegnato alla magistratura la mia perizia di parte, sono emigrato all'estero per lavoro e non ho più avuto modo di seguire direttamente le nuove indagini. Non ho quindi nuovi elementi diretti, però posso raccontare una storia.

Il 2 settembre 1958, per i 17 militari americani di un aereo da spionaggio elettronico che era penetrato dalla Turchia nell'Armenia sovietica, la guerra fredda diventa di colpo incandescente. Tre Mig russi, allertati da un radar militare e decollati da una base nei pressi di Erevan, intercettano l'aereo, un Ec-130 disarmato, alcune decine di miglia all'interno del territorio sovietico. Il capitano dell'aeronautica americana Rudy J. Finestra tenta una manovra di evasione con l'obiettivo di riguadagnare il confine. Ma i caccia russi sono più veloci dell'aereo da trasporto zeppo di

computer. Il leader della formazione russa, forse dopo aver comandato all'intruso di atterrare, ordina ai caccia di sparare. Gli altri piloti non obbediscono, ma le mitragliate del leader sono più che sufficienti ad abbattere l'aereo americano.

L'Ec-130 stava svolgendo una missione per conto della National Security Agency (NSA), l'agenzia del governo americano specializzata nello spionaggio a tecnologia avanzata. La storia è contenuta in uno dei pochi libri che parlano della NSA, scritto da James Bemford (J. Bemford, 1982). Probabilmente l'aereo doveva allertare quella parte dei radar di difesa aerea dell'avversario che vengono accesi solo in momenti di crisi. I segnali registrati sarebbero poi serviti a identificare posizione e potenza dei radar d'emergenza. Dieci giorni dopo l'abbattimento, il governo sovietico dà la notizia che un aereo americano è caduto nei pressi di Erevan e che sei passeggeri sono morti. Gli americani, tramite un centro di spionaggio elettronico dislocato a Trabzon sul Mar Nero, avevano ascoltato e registrato tutte le comunicazioni tra il centro radar russo e i piloti dei Mig, compresi gli ordini di sparare e le conferme che l'aereo stava precipitando. Probabilmente, la registrazione delle comunicazioni dei piloti russi era arrivata in meno di un'ora sul tavolo del presidente Dwight D. Eisenhower tramite la Criticom, la più veloce delle reti di comunicazione mondiali del governo americano.

Allo stesso tempo, dopo le dichiarazioni sovietiche, le autorità americane vogliono sapere se gli altri undici dell'equipaggio sono vivi, per poterne chiedere il rilascio. Il governo statunitense si viene così a trovare di fronte ad un dilemma. Sa che l'aereo è stato abbattuto, ma per provarlo dovrebbe esporre capacità che vuole tenere segrete e che confermerebbero che l'aereo stava facendo dello spionaggio. Alla fine, nonostante l'opposizione comune delle agenzie investigative, Eisenhower decide di rendere pubbliche le registrazioni dell'abbattimento per pretendere spiegazioni e notizie da Chruščëv. La furibonda litigata che segue fa diventare l'abbattimento un episodio importante della guerra fredda. È un precedente al più noto abbattimento nel maggio 1960 dell'U-2 da spionaggio fotografico pilotato da Francis Gary Powers. Ancora oggi non si sa ufficialmente se ci siano stati undici superstiti e che fine abbiano fatto.

La storia dell'Ec-130 ha alcune analogie con la vicenda di Ustica. In entrambi i casi si tratta di un abbattimento presentato come un disastro, simile è il conflitto tra protettori del segreto politico-militare e ricercatori della verità, analogo il peso determinante avuto dai familiari delle vittime nel determinare l'iniziativa della più alta autorità dello Stato. Ma la parte più interessante della storia del 1958 è la messinscena organizzata dall'Aeronautica americana prima che Eisenhower si decidesse a rendere pubbliche le conversazioni dei Mig. Una decina di giorni dopo l'incidente, l'Aeronautica militare rende noti i dettagli di una sua inchiesta sull'incidente, che vengono pubblicati il 14 settembre 1958 dal *New*

110 *York Times*. L'inchiesta cita le testimonianze di alcuni montanari di Kars, una città turca vicina al confine con l'Armenia sovietica. Questi montanari avevano osservato un aereo che veniva intercettato in territorio turco da caccia sovietici, che lo avevano poi scortato verso est. «Questi testimoni — scrive Bemford — avevano poi sentito una esplosione e visto una colonna di fumo alzarsi da dietro una catena di colline all'interno del territorio sovietico» (J. Bemford, 1982, p. 181).

Ciò che più mi ha interessato di questa montatura non sono i suoi aspetti etici. I militari del servizio di sicurezza dell'Aeronautica americana di Trabzon avevano ascoltato le conversazioni dei militari russi e sapevano che l'aereo-spia era stato intercettato e abbattuto all'interno del territorio sovietico. La costruzione di testimonianze false per dimostrare una cosa che si sa vera pone indubbiamente un problema etico. Ma è la tecnica della manipolazione la cosa per me più importante. È la capacità di togliere alcuni pezzi di informazione vera e di aggiungere altri pezzi di informazione falsa per cambiare il senso generale dell'evento, trasformando una operazione militare andata male in un atto di pirateria sovietica.

Le analogie non sono e non vanno considerate come prove. Però le somiglianze tra le testimonianze dei montanari turchi e quelle dei calabri rimangono impressionanti. Anche nel nostro caso non abbiamo nessuno che ha *visto cadere un aereo* il 18 luglio. Anche sulla Sila abbiamo testimoni che hanno *sentito un'esplosione* e *visto una colonna di fumo*. E anche nel nostro caso una buona parte dell'inchiesta è stata condotta dal servizio informazioni dell'Aeronautica, sotto il diretto controllo del suo capo, il generale Zeno Tascio. La comunità dei piloti è una comunità internazionale che parla l'inglese. I rapporti tra i capi dei servizi e delle forze armate alleate sono frequenti. Servono, tra l'altro, a scambiarsi le esperienze. Come non concordare con la secca nota che *Flight International* del 3 gennaio 1981 aggiunge alla causa e alla presunta data della caduta del Mig-23: «La Libia sostiene che il pilota ha avuto un colpo al cuore. Asfissia? La data è relativa a quando il relitto ritrovato è stato mostrato».

Alcune considerazioni in mezzo al guado

Il quadro del depistaggio operato sulla strage di Ustica, se vogliamo, la strategia del depistaggio, è indubbiamente un compito meno importante dello scoprire la verità sulla strage che si è voluto nascondere.

Cionondimeno, la coscienza che questo depistaggio è avvenuto e la conoscenza di alcune tecniche usate in generale per i depistaggi può essere utile a quella sparuta pattuglia di ricercatori della verità che negli ultimi anni si è decisamente ingrossata.

Può essere utile per muoversi con altrettanta decisione ma più intelligen-

za su un sentiero la cui direzione i depistatori organizzati tentano ancora oggi di contraffare. Più bravi degli uccelli nella fiaba di Pollicino, i depistatori hanno imparato che mettere pezzi di mollica nei posti sbagliati è altrettanto importante che toglierli dalla direzione giusta.

Le operazioni di depistaggio possono essere sofisticate e intelligenti. I depistaggi possono essere modulati per ricavare il massimo da ogni bersaglio. Attraverso il monitoraggio delle conversazioni telefoniche, operazioni di depistaggio possono essere raffinate sulla base delle reazioni (*feedback*) delle vittime. Ma le tecniche del depistaggio, soprattutto nelle democrazie, hanno i loro svantaggi.

Nel lungo periodo la pratica del depistaggio crea nuovi nemici. A nessuno piace l'idea di essere stato giocato. Ancor meno accettabile è realizzare che sono stati utilizzati i tuoi buoni sentimenti per ingannarti meglio. Bisogna avere una grande forza per ammetterlo a se stessi e ancora di più per ammetterlo pubblicamente. Per ora, dei politici, solo Cossiga ha avuto il coraggio di fare tutti e due i passi. Ma anche chi ha un super-Io un po' trionfante e troppo orgoglioso per riconoscere che è stato fatto fesso, diventa un avversario acerrimo di chi l'ha giocato. I comportamenti pratici tenuti dal 1989 in poi da Gualtieri e Santacroce — al di là delle responsabilità di ognuno, che sono indubbiamente diverse — hanno mostrato con i fatti la determinazione di far pagare i depistatori.

In secondo luogo, le vittime dei depistaggi possono imparare a riconoscere i depistatori e le loro tecniche. Tanto più i potenziali bersagli delle operazioni di depistaggio sono coscienti dell'esistenza del depistaggio stesso, tanto meno sono facili prede di sirene depistatrici. Anche se i pianificatori dei depistaggi rimangono la cosa più difficile da scoprire, gli agenti che provvedono alla sua realizzazione e i canali che vengono utilizzati non sono infiniti.

Infine, checché ne possano pensare alcuni professionisti del depistaggio, le tecniche di manipolazione non sono onnipotenti. Roger Fleetwood Hesketh è stato un depistatore di successo. Ha diretto uno dei gruppi alleati che prepararono nel 1943-'44 la grande operazione Fortitude South, il depistaggio dei nazisti per coprire lo sbarco in Normandia. Sicuramente è un professionista che avrebbe potuto rivendicare una larga parte del successo dello sbarco stesso. Invece Hesketh, per rammentare — a se stesso e alla sua categoria professionale — i limiti della propria attività, ha usato una immagine di Francis Bacon: c'è una mosca che sta seduta sull'asse di un carro e si attribuisce tutto il merito della polvere alzata dalle ruote del carro stesso.

Torniamo così al punto di partenza. Gli occultatori sono esistiti e hanno saputo ben operare. Ma non avrebbero avuto tanto successo senza un'area molto più ampia di corresponsabilità. Gli occultatori hanno saputo giovare delle debolezze della democrazia italiana. Dentro ogni categoria o corporazione del nostro sistema allignano profondi difetti e vizi: una struttura militare in gran parte separata e diffidente del sistema

democratico; un giornalismo assieme superficiale e scandalistico; un mondo industriale dove brillano il cannibalismo e la lotta per la conquista della greppia dei finanziamenti statali; una magistratura arrogante con i deboli e pavida con i poteri forti; una classe politica allevata nella fedeltà, magari nella ideologia, ma non nella competenza; una classe di governo fatta di ministri spesso tronfi; una categoria di periti in cui scarseggiano le competenze ma abbondano i balbuzienti. Sono i molti *complici incoscienti* del depistaggio, ognuno colpevole non di aver coscientemente depistato, ma di non aver fatto con coscienza il proprio dovere.

E c'è infine un terzo livello da tener presente. Depistatori e complici innocenti hanno recitato in un determinato ambiente, che li ha profondamente influenzati. Come non si può capire la violenza di sinistra degli anni Settanta senza ricordare le stragi, così non si può capire la cecità passata su Ustica senza tornare al clima dell'epoca. Ad esempio, come poteva maturare nella redazione di un grande giornale, nel 1980, l'idea che dietro al disastro di Ustica ci fossero molte divise, mentre un ministro socialista saliva per la prima volta alla Difesa, la guerra fredda con l'Est rimontava, il terrorismo endogeno era ancora operativamente forte?

Nella complessa articolazione della realtà hanno saputo accortamente operare i depistatori, stimolando vizi professionali, debolezze corporative, arretratezze culturali, passioni radicate e ingenuità profonde degli italiani. Ci sono stati uno o più direttori, che hanno saputo dirigere a tempo fiati, violini e tamburi e altri strumenti dell'orchestra Italia.

E c'è anche una domanda molto importante che ci dovremmo porre, e che riguarda il ruolo della strage di Ustica nel quadro generale delle stragi avvenute in Italia. Non so se qualcuno dei giornalisti investigativi impegnati nel luglio 1980 su Ustica abbia cominciato, magari dopo il ritrovamento del Mig sulla Sila o meditando per proprio conto, a costruire l'ipotesi di una strage aerea. Quello che è certo è che il 2 agosto c'è un'altra strage a terra: una bomba fa saltare in aria la stazione di Bologna, uccidendo 85 persone e ferendone molte di più. È l'atto di terrorismo più sanguinario compiuto in Europa occidentale dalla fine della seconda guerra mondiale. È una strage manifesta, ha le caratteristiche distintive di altre stragi che abbiamo già conosciuto. È indiscriminata come quella del 12 dicembre 1969 a Piazza Fontana, colpisce gente che sta andando in ferie. Di nuovo c'è che la bomba viene messa in una città dove i comunisti hanno la maggioranza. Si presenta con tutti i connotati della strage fascista. Assorbe tutta l'indignazione, la rabbia, l'attenzione, l'intelligenza, l'impegno di solidarietà ai feriti e di protesta democratica del paese.

Così una strage manifesta, conosciuta e fragorosa si sovrappone alla strage occultata, sconosciuta e silenziosa di un mese prima. Nell'estate del 1980 non c'è alcun sospetto pubblico che quella di Ustica sia una strage. Ma lo sa certamente chi ha abbattuto il Dc 9, e non va esclusa

l'ipotesi che abbia provveduto a coprire la strage precedente con una strage depistante. «Bologna chiama Ustica», hanno scritto i missini su molti muri d'Italia. Forse c'è del vero. 113

OPERE CITATE

J. BEMFORD, (1982), *The Puzzle Palace. A Report on America's Most Secret Agency*, Boston: Houghton Mifflin.

D.C. DANIEL e K.L. HERBIG, (a cura di), (1981), *Strategic Military Deception*, New York: Pergamon.

L. GUALTIERI, (1990), *Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica*, Roma: Tipografia del Senato.

P. MIGGIANO, (1990), «I radar militari», in: F. CARDINI, (a cura di), *Ustica: la via dell'ombra*, Roma: Sapere 2000.

PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA, *Verbale dell'incontro del 20-6-1990 tra il Presidente della Repubblica e una delegazione dell'Associazione Parenti delle Vittime della Strage di Ustica* (documento curato dalla Sovrintendenza Centrale dei Servizi di Sicurezza, non pubblicato).

SENATO DELLA REPUBBLICA, (1980), *Resoconto stenografico della seduta dell'8 luglio 1980*, Roma: Tipografia del Senato.

B. WHALEY, (1982), «Toward a General Theory of Deception», *Journal of Strategic Studies*, marzo.