

**Capitolo XXXIX**  
**Consulenza tecnica Miggiano - 04.12.92.**

Il dr.Paolo Miggiano, nell'interesse della parte civile Bonfietti ed altri, ha depositato il 4.12.92 un documento dal titolo "Note sulle portaerei

e sul diario di bordo della Saratoga”. Nella sua parte iniziale, riportando la frase “Qui il discorso è ... dove sta la portaerei... infatti dicono che la portaerei non ce l’hanno trovata... dicono che là nella rada non ce l’hanno nemmeno trovata” estratta alla trascrizione della conversazione registrata sulla pizza 6 Ciampino, canale 15, con orario 22.04Z, la connette con le altre della seguente registrazione: “Conversazione tra il capitano Patronigriffi (P) e il maresciallo Acampora (A).

A: pronto?

P: capitano Patronigriffi, chi è?

A: maresciallo Acampora, dica?

P: senta un po’, in quella zona lì, giù, avete per caso controllato traffico americano voi in serata?

A: negativo, comandante.

P: ok, grazie.

A: prego”

“Conversazione tra Patronigriffi (P) e un uomo (U)

U: sì?

P: capitano Patronigriffi.

U: maresciallo... (inc.)

P: ah, senta un po’... pronto? Pronto?

U: dica.

P: lei è in grado di poter chiedere se in quella zona lì interessata per il DC9, c’è per caso una portaerei o traffico americano? Perché il soccorso ha avuto una comunicazione da Ciampino che in zona traffico americano anche se, però io ho chiesto ai miei siti dipendenti non hanno trovato (nessun’orma) di radar, diciamo no?!

U: eh!

P: e questo potrebbe essere importante perchè potremmo chiedere aiuto anche loro insomma per le ricerche...

U: va bene allora (inc. per voce bassa)

P: se i Papa, Kilo ... insomma nel medio, nel centro del Tirreno Papa... Papa, Kilo Papa Lima.

U: provo a chiederlo (inc. voce bassa)

P: eh, anche a noi vedi un po’ se...proviamo un po’, eh mi fa sapere

U: va bene.

P: grazie.”

Conversazioni rispettivamente presenti sulle registrazioni Martina Franca, bobina D, canali 20 e 13 (Patronigriffi-maresciallo Acampora ore 20.26Z-CRAM Licola) (Patronigriffi ed un uomo-3° ROC, Cosma Monte Cavo Airsouth Bagnoli West Star-V<sup>a</sup> ATAF Vicenza ore 20.27Z).

Poiché il consulente intende individuare la risposta a Patronigriffi nella parte della conversazione estrapolata dalla registrazione delle successive 20.30Z “Conversazione tra due uomini U e U1, e cioè

U: pronto?

U1: pronto?

U: sì.

U1: allora non c'è nessuna... portaerei in zona...

U: nessuna portaerei!?!

U1: no!

U: bene grazie.

U1: nemmeno conoscono nessun traffico.

U: benissimo grazie, arrivederla”;

ritiene doveroso “esaminare con cura l'ipotesi della presenza di una portaerei in un'area operativamente prossima al luogo nella strage”. Sottolinea comunque che la ricerca non debba essere necessariamente limitata ad una portaerei americana.

Il consulente riferisce che, alla fine di giugno 80, c'era solamente la Saratoga quale portaerei americana della 6<sup>a</sup> Flotta operante nel Mediterraneo. La situazione, inusuale rispetto all'assetto standard, sarebbe derivata dalla necessità di rafforzare la presenza americana nel Golfo e dalla presenza degli Awacs e di Boeing 707 (E-3A Sentry), con capacità di controllo di un ampio raggio. Già nel 79 era stata effettuata una esercitazione con l'uso di tale tipo di aereo, integrato da un cacciatorpediniere lanciamissili, per provare il nuovo assetto operativo. Esso sarebbe costituito dal cacciatorpediniere che utilizza, per la difesa a largo raggio, il Sentry, che a sua volta fa da guida caccia agli aerei che si occupano di contrastare a distanza gli aerei attaccanti.

Da ciò la considerazione che la portaerei, nelle funzioni di comando e controllo, avrebbe potuto essere sostituita dalla coppia cacciatorpediniere-aereo. Inoltre come altra considerazione, già nel 1980, gli aerei erano capaci di surrogare la funzione di controllo d'area tipica delle portaerei.

Il consulente, a questo punto del suo lavoro, concentra la propria attenzione sulla portaerei Saratoga ed in particolare sul suo diario di bordo (deck log), di cui fa una prima sommaria descrizione. Indi, passato al suo esame, evidenzia “alcune stranezze”:

“Come appare evidente ictu oculi, cinque turni di guardia – dalle 08.00 del giorno 27 giugno alle 04.00 del 28 giugno del 1980 – sono compilati con la stessa grafia, cioè dalla stessa mano. Invece secondo quanto risulta dallo stesso diario i cinque turni sarebbero dovuti essere svolti dalle seguenti coppie di ufficiale/sottufficiale.

giorno	turno	ufficiale	sott/le
--------	-------	-----------	---------

27 giu	8/12	Myers	Fisher
27 giu	12/16	Moreland	Rose
27 giu	16/20	Schaefer	Good
27 giu	20/24	Palmatier	Fisher
28 giu	00/04	Shreiner	Rose

Sulla base della contraddizione sopra evidenziata si è proceduto all'analisi del diario di bordo relativa ai due mesi. Da questa analisi sono risultate alcune considerazioni

1. La procedura standard relativa alla compilazione del diario di bordo si manifesta con il sottufficiale che scrive gli eventi man mano che essi accadono nel corso del turno. In caso di evento inserito in ordine non cronologico, è presente la dicitura "late entry". Ad ogni fine turno, l'ufficiale rilegge e corregge gli eventuali errori, siglandoli sul margine destro. Alla fine delle scritture, firma il turno di guardia, avendo cura di scrivere a stampatello, sotto la firma, il proprio cognome e grado. Per quanto il sottoscritto consulente ha potuto accertare, tale prassi è congruente con i regolamenti in vigore nella Marina Militare americana nel 1980.

2. Anche se si rilevano nei due mesi di diario di bordo esaminati alcuni casi in cui una stessa mano compila più turni di guardia che avrebbero dovuto essere seguiti da diversi sottufficiali, il caso di cinque turni consecutivi scritti con la stessa scrittura rimane unico nei due mesi considerati.

3. Il confronto esteso all'arco di due mesi permette di individuare e riconoscere la grafia dei diversi sottufficiali. La scrittura dei cinque turni sopracitati può essere attribuita al quartier mastro Rose. I sottufficiali Fisher e Good hanno invece una grafia completamente diversa.

4. Sebbene la struttura e la veste grafica dei moduli usati il 27 giugno 80 sia identica, una attenta lettura degli stessi mostra che si è fatto uso di due versioni diverse dello stesso modulo. La prima versione di modulo mostra, a sinistra dell'intestazione "Ship's Deck Log Sheet", la sigla identificativa del modulo stesso, scritta su due righe. Prima riga: "Opnav 3100/99 (Rev 2-76) Front" (l'ultima parola è sostituibile da "Back" quando si tratta del "retro" del foglio, ndr). Seconda riga: "S/N 0107-LF-031-0495". Questa versione del modulo riporta, in basso a sinistra, sotto l'ultima riga, la dicitura: "Report Opnav 3100-10". D'ora in poi tale versione verrà brevemente chiamata "modulo Opnav". Una seconda versione del modulo riporta a sinistra della dicitura "Ship's Deck Log Sheet" la seguente dicitura. Prima riga "Navpers 3100/2 (Rev 6-74) Front", seconda riga, "S/N 0106-LF-131-0202". Questo modulo riporta, in basso a sinistra, sotto l'ultima riga, la dicitura: "Report Bupers 3100-1". D'ora in

poi tale versione verrà brevemente chiamata “modulo Navpers”. Il nominativo delle due versioni del modulo suggerisce che gli stessi sono stati fatti in tempi diversi e indirizzati ad entità diverse. In particolare, il “modulo Navpers” usato sembra essere la sesta versione del 74, stampata a cura dell’Ufficio del personale della Marina americana (Bupers). Mentre il “modulo Opnav” dovrebbe essere la seconda versione del 76, stampata a cura dell’Ufficio Operazioni Navali.

La stampa da parte di due diversi enti dello stesso tipo di modulo sembra congrua, da un punto di vista logico, con la presenza nel diario di bordo di informazioni di interesse sia dell’Ufficio Operazioni navali (esercitazioni ed operazioni effettuate) sia dell’Ufficio del personale (punizioni comminate ai militari, con effetti sullo stipendio e sulla carriera).

Orbene, mentre i primi quattro turni del 27 giugno – dalle 00.00 alle 16.00 – sono compilati su moduli Opnav, i successivi due turni – dalle 16.00 alle 24.00 – sono compilati su moduli Navpers. Poi dal primo turno del 28 giugno, riprendono le trascrizioni su moduli Opnav. Anche se l’uso dei due tipi di moduli avviene qualche altra volta nei due mesi presi in esame, va sottolineato che dal 15 giugno in poi il primo modulo Navpers viene usato il 27 giugno. Se leghiamo la questione del cambio di modulo con quella della continuità di grafia, noi abbiamo la situazione seguente. Uno stesso sottufficiale, con ogni probabilità Rose, compila cinque diversi turni di guardia su tre diversi moduli. Il primo e il terzo modulo sono del tipo Opnav. Il secondo, che comprende il turno relativo all’ora dell’evento, è invece un modulo Navpers. Tale secondo modulo è compilato solamente nella pagina di fronte (Front), mentre il retro (Back) è lasciato in bianco. Tutti gli elementi sopra evidenziati inducono il sottoscritto consulente a ritenere che il modulo Navpers contenente le annotazioni relative al pomeriggio ed alla sera del 27 giugno 80 sia stato scritto in tempi successivi ai turni stessi e sia stato poi inserito nel diario di bordo al posto del modulo preesistente”.

Il consulente quindi riferisce che il portavoce Pete Williams del Dipartimento della Difesa americano, nella conferenza del 12 novembre, a seguito del servizio mandato in onda dalla CBS, in cui lo stesso Miggiano aveva esposto le proprie argomentazioni, ritenendo di dare una risposta, ha dichiarato: “Uno dei problemi è che le annotazioni sul diario di bordo della Saratoga, relative a 20 ore e riguardanti la notte della caduta dell’aereo, quattro sottufficiali (non-commissioned officers) hanno firmato i turni di guardia della Saratoga per cinque differenti turni, ma che la grafia per ogni rapporto è la stessa. E ciò è stato messo in dubbio da qualche osservatore italiano.

Questa è, infatti, la pratica standard della Marina (americana, ndt). Quando si hanno sottufficiali (non-commissioned officers) che fanno funzioni da ufficiale di plancia, questi scrivono una specie di brutta copia del diario di bordo. E poi periodicamente - una volta al mese? - il quartiermastro ricopia il diario a fini di leggibilità; se ci sono annotazioni che l'ufficiale di plancia ha cancellato con una sbarra oppure ha fatto delle "carote" per inserire del testo e così via. Il quartiermastro allora ricopia il diario di modo che divenga leggibile. Ma poi egli torna dall'ufficiale che era in servizio per quel determinato turno, e l'ufficiale firma.

Così se guardi al diario, vedi la scrittura uniforme del quartiermastro per tutte le annotazioni - cioè alla tal ora sono successi i tali eventi. E alla fine di quel turno, vedrai con una grafia diversa la firma dell'ufficiale di turno sulla plancia. Poi torna la scrittura del quartiermastro e il successivo ufficiale di turno firma. Quindi ciò non dovrebbe sorprendere nessuno. Questa è la prassi standard della Marina". Tale risposta non è apparsa convincente al Miggianno poichè non si capisce a chi faccia riferimento Williams quando parla di "quattro sottufficiali". Dal diario di bordo risulterebbe che il servizio, alle ore 20 citate era coperto da cinque ufficiali e tre sottufficiali. Inoltre, la procedura standard non sarebbe quella descritta, ma le cancellature con barratura e l'inserimento di "carote". Ne deriverebbe che quella adottata il 27.06.80 non sarebbe la procedura standard della Marina americana.

"Dalla spiegazione di Williams sembra derivare che il diario di bordo sia stato riscritto a posteriori da un sottufficiale, e che poi gli ufficiali responsabili dei vari turni abbiano riformato il diario stesso. Tale ipotesi, da non dare per scontata, sarebbe verificabile con una perizia grafologica relativa alle firme degli ufficiali in servizio. Perizia che la parte lesa auspica venga fatta, assieme agli interrogatori degli ufficiali e sottufficiali in servizio il 27 giugno 80".

Il consulente per il raffronto indica, in caso di manipolazione del diario, i giorni immediatamente seguenti l'evento di Ustica. Consultando il giornale di bordo e confrontandolo con la storia di comando della Saratoga, il Miggianno ritiene evidenti alcuni interrogativi.

"Un primo interrogativo riguarda l'ufficiale Norris. Costui risulta essere in servizio di guardia durante le prime quattro ore del 27 giugno, ma a fine turno non compare la sua firma, bensì quella dell'ufficiale Schaefer. Alla luce dei due mesi di diario di bordo analizzati, il fatto appare insolito. Ancora più strano è che alle sette di mattina del 23 luglio 80, l'ufficiale John M. Norris, matricola 503-64-5580/1165, lasci la nave "on PCS orders". Forse si tratta banalmente di un ufficiale che non si era presentato in servizio il 27 giugno e il suo allontanamento successivo è dovuto alle

conseguenze del suo atto. Però potrebbe anche esserci un diverso rapporto tra i due fatti. Al consulente di parte lesa sembra che una chiarificazione sarebbe utile.

La storia di comando della Saratoga riporta, tra il 23 giugno – data di ancoraggio nel porto di Napoli – e il 6 luglio – data di partenza, una “fast cruise” avvenuta il 2 luglio. La “fast cruise” viene riportata anche sul diario di bordo, ma con la specifica tra parentesi che si tratta di una esercitazione (drill). Recentemente l’ambasciata americana a Roma ha rilasciato una dichiarazione in cui spiega che il termine “fast cruise” definisce non una crociera veloce, bensì “una crociera da fermi”. Salvo verifiche ulteriori, il sottoscritto consulente ritiene credibile tale interpretazione.

Anche sullo stato operativo della portaerei, cioè su cosa significhi “condizione di prontezza IV” l’ambasciata ha rilasciato delle dichiarazioni, che devono ancora essere valutate.

Sia la storia di comando che il diario di bordo riportano le visite effettuate da “visitatori eminenti” alla nave. Però non sempre i dati corrispondono. In diversi casi visite registrate in uno dei due documenti non risultano nell’altro e viceversa. In particolare, il diario di bordo della Saratoga riporta che il 1° luglio sono contemporaneamente presenti a bordo della nave, presumibilmente per una riunione, le seguenti persone: il comandante della Saratoga, capitano James H. Flatley; il comandante della Forza di battaglia della 6<sup>a</sup> Flotta, contrammiraglio James R. Sanderson; il comandante dell’aviazione di Marina del Mediterraneo, probabilmente il contrammiraglio William M. Callaghan Jr.; un “capitano della US Navy” non meglio identificato; un non meglio specificato Prefetto di “Compagna” o “Compagnia”, con ogni probabilità persona di nazionalità italiana. Essendo la data del presunto incontro di appena due giorni precedente al comunicato con cui il Comando delle forze navali americane in Europa (Cincusnavetur) afferma che non vi sono propri aerei coinvolti nella strage di Ustica, il sottoscritto consulente ritiene utile che venga appurato che sia citato il Prefetto, se abbia avuto luogo una riunione delle citate persone, se argomento della riunione sia stato l’evento di Ustica.

Altra visita che abbisogna di chiarimenti è avvenuta, secondo la storia di comando della Saratoga, il 17 luglio 80, da parte di tre membri dell’ambasciata americana a Mosca: l’ambasciatore Watson; l’addetto militare, contrammiraglio William G. Sizemore; un non meglio specificato “assistente civile” di nome Montgomery. Secondo il sottoscritto consulente andrebbe verificato se il Montgomery citato non sia Hugh Montgomery, già capostazione della Cia a Roma fino al settembre del 79. A proposito di tale visita, va ricordato che la visita avviene mentre la portaerei è impegnata nell’esercitazione contro incursioni aeree denominate Natidas. Mentre il

giorno successivo, il 18 viene ritrovato il MiG 23 con colori libici sulla Sila”.

Ritornando sulla possibilità che non si tratti di portaerei americana, il consulente di parte si augura che vengano “fatte domande” e si abbiano “risposte” relativamente alla Clemenceau e alla Foch. E conclude suggerendo alcuni profili di indagine.

“1. Identificazione degli aerei radar operanti il giorno 27 giugno 80 nel Mediterraneo. Con particolare attenzione all’area di impiego operativo, agli orari di tale impiego, ai mezzi navali ed aerei con cui hanno operato.

2. Confronto grafologico tra le firme apposte a fine turno dagli ufficiali il giorno 27 giugno 80 con analoghe firme degli stessi ufficiali in giorni diversi.

3. Rogatoria internazionale per raccogliere le testimonianze di ufficiali e sottufficiali in servizio di guardia sulla Saratoga il 27 giugno 80.

4. Identificazione del sopracitato Prefetto che il 1° luglio 80 arriva a bordo della Saratoga.

5. Identificazione, attraverso rogatoria, dei presenti sulla Saratoga il giorno 17 luglio 80 e in particolare dell’identità di tale Montgomery.

6. Rogatoria per individuare posizione e stato operativo delle portaerei Foch e Clemenceau”.

\* \* \* \* \*