

La Saratoga salpò, poi la strage

Corriere della Sera - 18 novembre 1992

ROMA - La notte della strage di Ustica, il 27 giugno 1980, la portaerei Saratoga lasciò la rada del porto di Napoli per alcune ore e fece rotta verso il mare aperto per compiere una esercitazione. Questa circostanza, in totale contrasto con la versione ufficiale che il portavoce del Pentagono ha ribadito giovedì dopo il servizio della Cbs, fa parte di una serie di elementi a disposizione dei magistrati già da qualche mese e su cui sono in corso approfondimenti. In tutta la documentazione fornita dalle autorità americane non esiste alcuna traccia di questo "spostamento", che risulterebbe però confermato indipendentemente dalle carte e con un qualificato livello di attendibilità. Confermata ad un identico livello sarebbe anche una seconda importantissima circostanza. E cioè che, nel giorno successivo alla strage, piombò a bordo della portaerei un alto ufficiale del comando della VI Flotta per prendere in consegna il nastro con la registrazione radar effettuata nel corso della notte. Esattamente quella registrazione la cui esistenza è stata più volte messa in discussione o addirittura negata sulla base di una considerazione: che quel radar non era in funzione. Terza conferma, la partecipazione al "gruppo di indagine" su Ustica costituito presso l'ambasciata Usa a Roma del capostazione Cia in Italia, Duane "Dewey" Clarridge. Lo stesso uomo condannato nel 1990 per aver dichiarato sette volte il falso davanti a un Gran giurì che si occupava dello scandalo Iran-contras. Dunque, il "caso Saratoga" non è affatto archiviato. Almeno fino a quando non saranno spazzate via tutte le contraddizioni tra la versione ufficiale e gli elementi acquisiti dal giudice Rosario Priore e dai due Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. La posizione americana continua ad essere netta: la portaerei rimase all'ancora nella rada del porto di Napoli dal 27 giugno al 6 luglio 1980, non operò e nessun mezzo aereo o navale Usa ebbe in alcun modo parte diretta o indiretta negli avvenimenti che provocarono la strage di Ustica. Ma il fatto è che questa rigida versione da dodici anni riproposta da Washington sembra non collimare con i riscontri accumulati negli ultimi tre anni di lavoro in Italia e negli Stati Uniti, dove i magistrati si sono recati in due occasioni. In particolare, questo movimento notturno della Saratoga è al centro di un paio di ipotesi. La prima: la portaerei uscì verso il largo in un orario a cavallo con quello della strage (le 21). E in questo caso il coinvolgimento all'interno dello scenario potrebbe essere di tipo diretto. La seconda: l'uscita avvenne successivamente all'ora della strage. E in questo caso il coinvolgimento potrebbe essere di tipo indiretto (allarme). In entrambi i casi, l'uscita si sarebbe resa necessaria solo per consentire la piena operatività del ponte di volo e quindi dei caccia imbarcati (una parte dei quali si trovava schierata sulla base di Sigonella, come anche il portavoce del Pentagono e altre fonti della US Navy hanno precisato). Il rapido allontanamento (qualche decina di miglia) e il rientro in rada non sarebbero stati comunque comunicati alla capitaneria di porto. Che, d'altronde, omise completamente di registrare l'uscita ufficiale del 7 luglio e solo nel 1991 riportò sul brogliaccio la data, anticipandola però di 24 ore (6 luglio). Dunque, commettendo un doppio errore rilevato dai magistrati e confermato dalla loro recente trasferta a Napoli. Ma il mistero rimane, intatto. Un mistero che incredibilmente rischia adesso di mettere in discussione la versione ufficiale americana. Assieme all'attendibilità dei documenti consegnati agli investigatori italiani o acquisiti da uno dei periti di parte civile (Paolo Miggiano) che per ottenere fotocopia della Command history della Saratoga ha dovuto addirittura ricorrere al Free of Information Act. Contrapposizione rigida di posizioni anche sulla questione della registrazione radar della portaerei. Che il comandante della Saratoga, James H. Flatley, ha detto di aver consegnato a un alto ufficiale della VI Flotta. Dopo avere ammesso che la notte della strage il sistema radar della sua nave funzionava almeno parzialmente ma in modo sufficiente a constatare che c'era intenso traffico in tutto il quadrante Sud del Tirreno. Questo nastro non è mai saltato fuori. Per non parlare della prima e unica risposta fornita dagli americani (attraverso i canali militari) sui satelliti che in quel momento "battevano" la zona: uno era fuori uso, l'altro si trovava puntato verso una zona diversa da quella dell'esplosione

del DC9. Sembra tuttavia difficile che entrambe le informazioni non siano state esaminate con cura dal "gruppo d'indagine" che per una settimana, dal 27 giugno al 2 luglio 1980, nell'ambasciata Usa di Roma si occupò del "caso Ustica". Ne facevano parte ben quattro ufficiali (McBride per la US Navy, McWilliams per i Marines, Steven May per l'Ufficio politico militare, Richard Coe per la US Air Force) e quel Duane "Dewey" Clarridge della Cia che dopo il 18 luglio 1980 organizzò anche la spedizione segreta sulla Sila di un paio di esperti della US Air Force a caccia di informazioni e di segreti sul Mig 23 libico. Vale la pena ricordare che fu proprio Richard Coe l'addetto militare contattato telefonicamente la notte della strage da una delle nostre basi radar, mentre si cercava disperatamente di capire dove fosse la Saratoga e se ci fossero in volo caccia Usa. Ha dichiarato Pete Williams, portavoce del Pentagono, che è nell'interesse reciproco di Italia e Stati Uniti arrivare a "una versione definitiva" su quanto realmente accadde quella sera. E la sensazione è che questa "versione" sia ormai prossima alla definizione. Rimane aperto un quesito: quante sono ancora le "versioni ufficiali" da sacrificare in nome di quella "definitiva"?

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*