

## Saratoga, il silenzio degli USA

Corriere della Sera - 19 novembre 1992

ROMA - Documenti, testimonianze, riscontri. Irritazione e anche imbarazzo. Ma sui movimenti della Saratoga, nella notte della strage di Ustica, la versione del Pentagono continua a non collimare con elementi essenziali acquisiti dalla nostra magistratura. Secondo le autorità americane, la portaerei si trovava ancorata nella rada del porto di Napoli. Secondo una testimonianza di livello qualificato e attendibile, prima o subito dopo la strage effettuò, invece, un'uscita per compiere una esercitazione. E in queste ore tutti i dati disponibili sulla Saratoga sono al vaglio rigoroso del giudice istruttore Rosario Priore e dei due Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. L'ex ambasciatore Gardner, che nel 1980 guidava la sede di Roma, ha fatto sapere attraverso la propria segreteria di non avere "proprio nulla da dire" sulla questione di Ustica e le ultime rivelazioni e di essere "irritato". Nessuna reazione ufficiale, invece, fino a ieri notte da parte dell'ambasciata. Mentre ufficiosamente si è fatto rilevare che le notizie su una uscita della Saratoga da Napoli sarebbero smentite dalla lettura del registro di bordo e della Command History della nave. E, infatti, gli elementi a disposizione dei magistrati evidenziano questo contrasto tra le puntigliose annotazioni dei militari impegnati nei turni di guardia e una realtà che emergerebbe dalla raccolta di riscontri diretti, in Italia come negli Stati Uniti, dove Priore, Roselli e Salvi si sono già recati per due volte (l'ultima un anno fa). La posizione ufficiale dell'amministrazione americana su questo punto consiste sostanzialmente in due punti distinti. Primo: si ribadisce l'autenticità piena della documentazione sulla Saratoga che è stata trasmessa alla nostra magistratura e dunque si ripete che la portaerei rimase all'ancora nella rada del porto di Napoli dal 23 giugno fino al 6 luglio 1980. Secondo: che questa versione è l'unica possibile sulla base degli elementi conosciuti. Nel linguaggio molto spesso poco comprensibile dei portavoce e delle dichiarazioni ufficiali, questo riferimento agli "elementi conosciuti", o "disponibili", su cui si basano smentite e puntualizzazioni, lascia comunque aperta una possibilità di correggere il tiro. E persino di modificare completamente versione, davanti a evidenze nuove. Tali comunque da cambiare le carte in tavola. Ma su cosa si fonda, nella sostanza e nei fatti, il duro contrasto tra questa versione ufficiale e i risultati delle indagini dei magistrati italiani? Per capirlo basta tornare indietro al luglio 1990. Quando una intervista del Tg2 al comandante della Saratoga, ammiraglio James Flatley, per la prima volta squarciò il fitto mistero che circondava il ruolo (attivo o passivo) della portaerei nella notte della strage di Ustica. Flatley disse molte cose interessanti. Primo: che il sistema radar della nave era parzialmente disattivato, ma che sugli schermi era stato tuttavia possibile seguire un intenso traffico aereo nel quadrante sud del mare Tirreno. Secondo: che il giorno successivo alla strage era giunto a bordo della Saratoga un alto ufficiale del comando della Sesta Flotta per avere il nastro con le registrazioni radar. Terzo: che nessun caccia si era levato dal ponte della Saratoga e che comunque non c'era stato alcun coinvolgimento della nave nella strage. Dichiarazioni importanti. Che nel 1982 erano state in parte anticipate dal direttore del Dipartimento di guerra aerea del Pentagono alla Bbc e al Corriere della Sera: le unità della Sesta Flotta nel Mediterraneo non potevano non a ver "visto" con i loro radar quanto stava accadendo intorno al DC9. John Transue si era poi spinto ad affermare, in una intervista per la rubrica "Panorama" della televisione britannica, che, sulla base delle registrazioni radar fornite dal magistrato italiano al National Transportation Safety Board di Washington, quella contro il DC9 era stata una "deliberata manovra d'attacco di un caccia" non identificato. Lo stesso caccia la cui traccia radar, nella perizia d'ufficio, viene oggi considerata "falsa" con una probabilità di uno contro un milione. Dunque, vera. E prossima (6-7 miglia) a quella del DC9 prima dell'esplosione. Queste dichiarazioni non potevano passare inosservate. E infatti, il 24 agosto 1990 il giudice Priore trasmette una richiesta di rogatoria internazionale agli Stati Uniti per poter interrogare l'ammiraglio James Flatley, comandante della Saratoga, "a seguito dell'intervista" rilasciata al Tg2. E l'undici gennaio del 1991 riesce ad ascoltarlo. Poi, il 22 ottobre

1991, altra richiesta di rogatoria internazionale, per interrogare John MacIdull (l'esperto del Ntsb che per primo decodificò i tracciati radar italiani scoprendo il "caccia") e John Transue (all'epoca del disastro in servizio presso il Pentagono). Entrambi vengono ascoltati dai giudici tra il 9 e il 13 dicembre dello stesso anno. Durante la trasferta in USA. E' evidente che il materiale raccolto attraverso questi riscontri diretti e durante gli ultimi 3 anni di indagini sia stato messo a confronto con la versione ufficiale fornita dagli USA. Ed è ragionevole immaginare che al centro del contrasto sul "capitolo Saratoga" sia proprio una discordanza clamorosa tra versione ufficiale ed evidenze agli atti dell'inchiesta. Tuttavia, di capitoli a perti ce ne sono ancora in quantità. E intrecciati tra loro: da quello francese a quello libico.

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*