

La Nato ammette: c'era una portaerei

Corriere della Sera - 20 giugno 1997

ROMA - La Nato non esclude più la presenza di una portaerei in attività la sera della strage di Ustica. La conferma a voci e sospetti, consumati in questi diciassette anni di indagini e trasformati in prove schiaccianti dall'ultima perizia radar, è in un documento trasmesso lunedì scorso alle autorità italiane direttamente dal quartier generale dell'Alleanza di Bruxelles. Il documento non identifica la nazionalità della portaerei. Ma fornisce all'autorità giudiziaria una serie d'informazioni sui codici militari di identificazione dei caccia in volo lungo la rotta del DC9 Itavia (e nella sua scia). Dati precisi sui Siff (gli indicativi alfanumerici militari Nato), che permettono di attribuire con approssimazione sufficiente ogni traccia ad un certo tipo di velivolo, basato a terra o su una portaerei. La svolta è avvenuta nelle ultime settimane. Proprio mentre i periti stavano scrivendo la parte finale della relazione sulle analisi radar esaminate grazie al software fornito dai laboratori dell'Alleanza di Glons, in Belgio. Un ufficiale della Nato avrebbe compiuto una trasferta segreta a Roma, per anticipare al giudice istruttore Rosario Priore le risposte ai quesiti sui "codici impossibili" sfornati dai radar. Risposte che sarebbero state formalizzate in un documento ufficiale trasmesso lunedì con urgenza (via fax). Secondo indiscrezioni, l'Alleanza avrebbe confermato tutti i codici militari degli aerei in volo. Spiegando anche che quelli modificati più volte lungo una stessa rotta appartenerebbero a caccia che volevano mascherare la propria provenienza o la missione a cui erano destinati (era il sistema utilizzato dall'Alleanza). Ma il dato più interessante sarebbe rappresentato da alcuni specifici codici di cui era stata chiesta l'identificazione. Secondo le informazioni passate dalla Nato alla magistratura italiana, appartenerebbero a velivoli militari di forze aeree imbarcate. Elemento che proverebbe quanto i radar videro la sera della strage, cioè un'attività in mare intorno all'isola di Ponza tipica appunto di una portaerei in operazione. E a questo punto la faccenda diventa estremamente delicata. Le uniche due unità di questo tipo presenti nel Mediterraneo in quel giorno erano la Saratoga americana e la Clemenceau francese. La prima, secondo Washington, si trovava ancorata nella rada del porto di Napoli. La seconda, secondo Parigi, era rientrata nel porto di Tolone la mattina del 27 giugno. Ed è chiaro adesso che una delle due versioni è fasulla. Vale la pena di ricordare che il comandante della Saratoga, ammiraglio James H. Flatley, fornì due dichiarazioni opposte in due distinti interrogatori resi al giudice Priore. Una prima volta ammise che la Saratoga era uscita dal porto durante la notte della strage per partecipare a un'esercitazione al largo delle coste della Sardegna. E una seconda volta, a distanza di un anno, ritrattò (questo il verbo usato) per sostenere che invece la portaerei non aveva mai lasciato Napoli. Quanto ai francesi, in una delle rarissime e stizzite messe a punto, spiegarono che la Clemenceau era arrivata a Tolone all'alba del giorno della strage e che i caccia imbarcati erano stati inviati a terra già dalla notte precedente. La Foch, altra portaerei francese, secondo Parigi non si era mai allontanata per più di qualche miglio dalla base perché impegnata a far esercitare gli allievi piloti in decolli e appontaggi. Bisogna però ricordare anche che subito dopo l'esplosione del DC9, nei centri della Difesa aerea si scatenò l'allarme per la presenza in zona di una portaerei non identificata (che tutti i controllori pensavano fosse la Saratoga). Un allarme dato non sulla base di ipotesi ma perché i radar avevano mostrato chiaramente ciò che oggi la perizia conferma e visualizza (nei grafici): una intensa attività di volo sul mare, con tracce di aerei che potevano essere assimilate solo alla presenza di una portaerei. Ha dichiarato ieri al Tirreno il professor Dalle Mese, che con Tiberio e Donali ha firmato la perizia radar: "Le navi non si vedono nei tracciati radar. Se però ci sono degli aerei che non si sa da dove sono partiti e dove sono atterrati, è giusto ipotizzare la presenza di una portaerei". Ce la farà il giudice istruttore a scoprire chi ha mentito nei dieci giorni che lo separano dalla scadenza dei termini dell'inchiesta? Improbabile. Ma il guardasigilli Flick non esclude una nuova proroga e il presidente della Commissione Giustizia della Camera, Pisapia, ha presentato una proposta di legge proprio per permettere una proroga alle indagini. Magari limitata a quattro mesi,

quelli che sono stati consumati da Priore per ottenere dalla Nato le informazioni che hanno rilanciato l'indagine. Anche di questo hanno parlato ieri mattina Prodi e Veltroni nei due colloqui avuti con la presidente dell'Associazione dei familiari delle 81 vittime di Ustica, la senatrice Daria Bonfietti.

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*