

FAX 323.10.46

~~EL PERIGOSO~~  
~~OPINION~~  
~~XAVIER CAMPECH~~

~~PARA LLUIS RIBA~~

~~La Vanguardia~~

~~FAX: 34 55.87~~

EL FANTASMA DEL SARATOGA

295

por José Agustín Goytisolo

Los sucesos que voy a reseñar parecen, y en cierto modo lo son, propios de un thriller. Voy a abreviar el contenido de unos hechos absolutamente veraces.

El 27 de junio de 1980, el DC-9 de Itavia, que había salido de Bolonia en vuelo directo hacia Palermo, perdió su contacto por radio con el control de Roma a las 20.59, y poco después se supo que había caído al mar con 81 personas a bordo. El aparato se hundió en los alrededores de Ustica, una isla volcánica situada al norte de Sicilia, a unos sesenta kilómetros de Palermo, en línea recta.

Al día siguiente, el radar de Fiumicino, aeropuerto de Roma, había registrado el paso del aparato siniestrado, a la vez que el de un avión de caza que volaba a la misma hora y en la misma zona en que cayó el DC-9. El día treinta de junio se formó una comisión, presidida por el profesor Luzzatti, para investigar las causas del desastre.

Meses más tarde, un experto estadounidense, llamado John Macdull, al servicio de la comisión, afirmó que se había producido una explosión en el interior del avión de pasajeros, pocos instantes después de que se le acercase otro, más ligero y pequeño, seguramente un caza, de procedencia y nacionalidad desconocidas.

En marzo de 1982, la comisión aceptó esta explicación, aunque no aportó datos acerca del segundo artefacto, que volaba por los alrededores de la zona del siniestro. En 1984, se forma una segunda comisión, presidida por el profesor Blasi; pasan los años hasta que le Presidente del Consejo, el honorable De Mitja, nombra, en 1989, otra comisión, esta vez presidida por el magistrado Paris, que decide que fue un misil aire-aire, y no una bomba, lo que derribó al DC-9.

En vista de esa conclusión, el ministro de Defensa abrió una investigación, que hizo marcha atrás y que habló únicamente de una bomba en el interior del avión.

En setiembre de 1990, se descubren y recuperan en el fondo del mar Tirreno, la mayor parte de los restos del DC-9. A partir de aquí, una nueva comisión, de la que se hizo cargo el juez Priore, se toma en serio el asunto. Y, en 1991, aparecen, por primera vez, cintas, que antes no se habían hecho llegar a las precedentes comisiones, que registran los trazados de radar de la base militar de Poggio Ballone, al tiempo que se reconstruye, con los restos hallados, el 70 por ciento del DC-9. Evidentemente, se trataba de un rocket aire-aire, y fue entonces cuando se intentó hacer creer a la gente que el caza atacante pertenecía a la fuerza aérea libia de Gadaffi, cosa improbable por la autonomía de vuelo del caza; había, por tanto, que pensar en que el caza atacante había partido de un portaviones que patrullaba la zona.

A partir de aquí, salta el gran escándalo: el portaviones de USA, Saratoga, no estaba fondeado en la rada de Nápoles en la tarde del siniestro, pese a lo que decían anteriores informes. Se descubrieron también varios documentos de los servicios portuarios de Nápoles, que habían sido alterados, y otros que se daban por desaparecidos. También

afloró la grabación de una conversación telefónica entre dos militares italianos, hecha una hora después del desastre del DC-9, en la que uno de ellos le comunica al otro que el Saratoga no está en la rada de Nápoles. Se halla entonces, en los documentos de los servicios del puerto de Nápoles, que aquel día no se movieron remolcadores, ni barcazas para el transporte de marineros a tierra y viceversa, ni lanchas con suministros de agua y alimentos para el personal del portaviones, como ocurría cotidianamente.

Submarinistas italianos que rastreaban el fondo marino en busca de más restos del DC-9, hallan en la zona del desastre el depósito de un avión de caza que corresponde exactamente a un Corsair, de los que componían la dotación del Saratoga.

Todos estos sucesivos pasos hacia el descubrimiento del auténtico culpable, fueron obstaculizados por los gobiernos italiano y norteamericano de la época; de común acuerdo, se dedicaron a dar pistas falsas, "arreglar" documentos y facilitar explicaciones poco creíbles. Para millones de italianos, fue el cohete de un Corsair del Saratoga el que provocó la tragedia, mientras el portaviones se hallaba en el mar, no en la rada de Nápoles.

¿Por qué pudo ocurrir esto? Es más probable que el piloto o el artillero del Corsair <sup>No</sup> cometiese una locura, sino un error.

Ya han pasado los tiempos de Bush. Y a moro muerto, gran lanzada. Al escándalo del Irak-gate, se suma ahora el del fantasma del Saratoga.

Hay mucha gente que opina que este desgraciado accidente se acalló, por ambas partes, para no desprestigar a las fuerzas de la OTAN, pero esa excusa no es de recibo. Con Clinton, las cosas pueden cambiar, para llegar a una conclusión seria, aunque dolorosa: reconocer una verdad

negada hasta hoy. El ministro de Defensa italiano, Andò, acaba de declarar: "No tenemos nada que esconder ahora, y si todo por establecer la verdad. Espero que el Pentágono piense lo mismo."

Muchos lectores españoles podrían preguntarse: ¿Por qué se ha tardado tanto en llegar a saber la verdad, si muchos años antes, la caída de cuatro bombas nucleares de un avión de USA cerca de Palomares, se aireó inmediatamente? Pues porque fueron centenares de personas las que contemplaron el accidente, porque ni las tres bombas que cayeron en tierra ni la que se hundió en el mar explotaron, por fortuna, y porque en el suceso no estaban implicadas las autoridades españolas del Ministerio del Aire. Hoy día, cuando ya han desaparecido de nuestro país las bases de aviación estadounidenses, que albergaban bombas nucleares para ser empleadas en una eventual confrontación con los llamados países del Este, podemos darnos cuenta de que hubiese podido producirse una terrible tragedia. Y la retirada de tales bases se ha llevado a cabo después de que <sup>el pueblo español, en/</sup> un referéndum, votase sí a la entrada de España en la OTAN, porque después de la incorporación de nuestro país en la Organización del Tratado del Atlántico Norte, al que pertenecía USA, convertía en obsoleto el acuerdo España-Estados Unidos firmado durante el franquismo.

El baño de Fraga en el mar de Palomares fue algo así como el de un mandado para disipar los temores de un país que estaba en inferioridad manifiesta frente a Estados Unidos. Pero el affaire del Convair del Saratoga, implicado directamente en el derribo del DC-9, era una cuestión entre dos potencias pertenecientes a la OTAN.