

# Ustica, la minestra riscaldata che non piace più

di Gregory Alegi

«**Q**uesta storia è completamente inventata. È un falso. Gli unici abbattimenti di aerei libici sono avvenuti nel 1981 e nel 1989. Jim Flatley era il Comandante della *Saratoga* nel 1980 ma non era nella posizione di poter prendere quella decisione perché a bordo della *Saratoga* c'erano un ammiraglio e il Comandante della Sesta Flotta, i quali entrambi avrebbero dovuto autorizzare qualsiasi scontro. Non so chi fosse Sandlin ma è un bugiardo.» Così l'ammiraglio William Fallon, già comandante di US CENTCOM, si è espresso sul presunto scoop della trasmissione televisiva "Atlantide" ("Ustica: l'ultimo miglio", La7, 20 dicembre 2017), basata sulla testimonianza dell'ex *Seaman's Apprentice* ("Comune di prima classe", equivalente a un aviere scelto) Brian Sandlin, secondo cui a «fine giugno» del 1980 due caccia Phantom della portaerei americana *Saratoga* sarebbero rientrati senza missili.

La reazione istintiva di Fallon è ripresa dal comunicato dell'Associazione per la Verità su Ustica, che già prima della trasmissione aveva espresso a La7 i propri timori per l'unilateralità delle posizioni dell'autore-conduttore Andrea Purgatori.

La trasmissione, costruita inframmezzando le riprese di Sandlin a un documentario tedesco del 2010, ripropone punti già affrontati nella lunghissima istruttoria e risolti senza ombra di dubbio nei processi penali, nessuno dei quali si è mai concluso

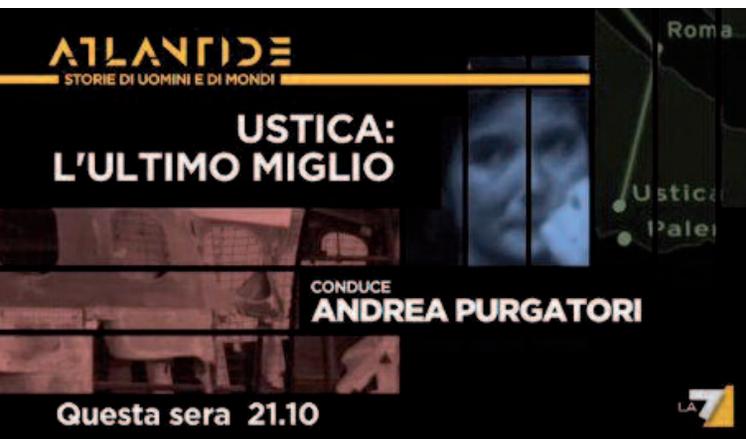
con la benché minima condanna. Proprio per questo il senatore Carlo Giovanardi, che da tempo si batte per la libera consultabilità di alcune informative del 1979-80 sul terrorismo mediorientale che hanno diretta rilevanza con il caso, non ha esitato a definire le dichiarazioni «una bufala gigantesca o, come si usa dire oggi, una *fake news*. È incredibile che sia credito a simili panzane.»

In effetti, la possibile presenza di una portaerei (perlopiù la *Saratoga* americana, talvolta le francesi *Foch* e *Clemenceau*, alle quali il marinaio Sandlin ha aggiunto persino una nave inglese con caccia Harrier) fu lungamente esaminata in primo grado. Per la *Saratoga* si ricorse addirittura alle foto che gli sposi napoletani scattano abitualmente nei luoghi più panoramici del golfo. Ebbene, la nave americana risultò presente fino alla sera del 27 e dalla mattina del 28, escludendo che fosse uscita – tanto meno a mezzogiorno. La portaerei francese, individuata da alcuni periti per spiegare l'improvvisa "scomparsa" di un velivolo francese, risultò in dibattito essere più semplicemente ... la Corsica, non segnata sulla carta geografica usata dai periti.

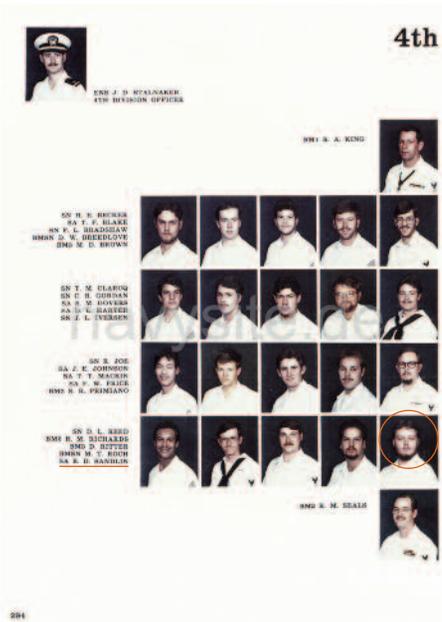
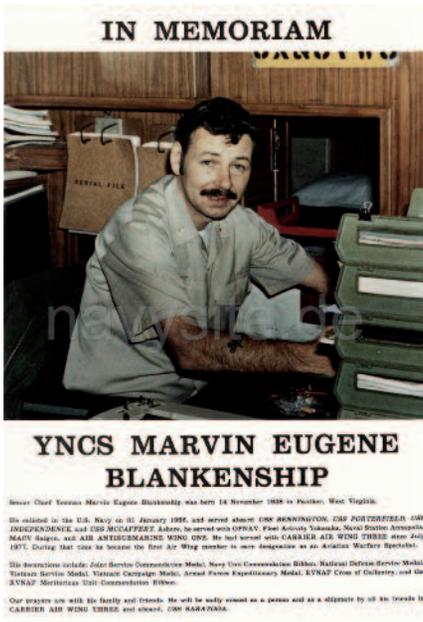
Nel caso di Sandlin, il conduttore ha omesso le verifiche più elementari. Come ha sottolineato Eugenio Baresi, ex segretario della Commissione Stragi e autore del libro *Ustica. Storia e controstoria* (*Aeronautica*, dicembre 2016), la presunta sospetta rarità del *Cruise book* – il libro ricordo pubblicato per l'equipaggio al termine di ogni crociera – è smentita dalla

sua completa disponibilità in rete all'indirizzo [www.navysite.de/cruisebooks/cv60-80/index.html](http://www.navysite.de/cruisebooks/cv60-80/index.html). Proprio quel libro, che in alcune inquadrature l'intervistatore tiene in mano, chiarisce il mistero del sottufficiale che secondo Sandlin sarebbe stato ucciso in circostanze misteriose a Napoli. Una pagina commemorativa lo individua come Marvin Eugene Blankenship, e un rapido incrocio con la banca dati dei caduti americani sul sito, accessibile a tutti, dei National Archives chiarisce la data (13 luglio 1980) e il luogo (Spagna, che il *Cruise book* non permette da solo di chiarire se Palma di Maiorca o Malaga). Questo ai telespettatori non è stato detto.

La contrapposizione tra testimonianze orali e dati documentari non ha caratterizzato solo il caso Ustica. «Quando ero comandante della Seconda Flotta americana, un pilota in congedo dell'aviazione di marina, che era stato nel mio squadrone di A-6, denunciò alla stampa che nel 1996 la US Navy (cioè una delle mie navi) aveva abbattuto il volo TWA 800 vicino a Long Island, a New York», ha ricordato Fallon. «Questa era un'altra completa invenzione perché la causa del disastro era stata un'esplosione di vapore di carburante nel serbatoio.» Allo stesso modo, non è corretto riferire – come fa l'avvocato Daniele Osnato nel programma di Purgatori – che non vi poteva essere alcuna bomba nella toilette del DC-9 perché questa risultava intatta. Nel processo penale principale furono in realtà esibiti il lavabo (repertato come AZ 558 (F30)) e altre parti in acciaio inossidabile gravemente deformati. Di



Il 20 dicembre il programma televisivo Atlantide ha presentato un'intervista di Andrea Purgatori con l'ex marinaio Brian Sandlin.



A sinistra, la pagina del Cruise book dedicata al sottufficiale della Saratoga, ucciso in libera uscita. Una rapida verifica avrebbe permesso di accertare che il fatto avvenne in Spagna e non – come sostenuto dal Seaman's apprentice Sandlin – a Napoli. (www.navysite.de) Al centro, nel 1980 Sandlin, ultimo a destra nella riga in basso, prestava servizio nella 4th Division della Saratoga. L'intero Cruise book, dal quale l'immagine è tratta, è consultabile gratuitamente in rete. (www.navysite.de) A destra, la presenza della Saratoga a Napoli nel 1980 era frequente e ben documentata, perché il porto campano era la sua base di riferimento in Mediterraneo. La nave e il suo equipaggio partecipavano ad attività pubbliche e aperte alla cittadinanza. (www.navysite.de)

contro, le cariche fatte esplodere in simulacri di toilette dimostrarono che la tavoletta del WC restava talvolta integra. La trasmissione ha riproposto anche il nesso tra la distruzione del DC-9 e il MiG 23 caduto sulla Sila, appoggiandosi alla presunta retrodatazione della morte del pilota arabo con una perizia (inevitabil-

mente "sparita") per sostenere che "molti" non credano alla data del luglio. Purgatori ha però omesso di dire che il caso fu archiviato il 6 marzo 1989, che tale perizia fu dichiarata inesistente e che il magistrato ipotizzò che il medico Zurlo avesse dichiarato il falso per aiutare il "vecchio amico" Davanzali.

In questo guazzabuglio di omissioni, supposizioni e invenzioni, l'unico elemento positivo è che la trasmissione si sia fermata al 3% di share (600.000 spettatori), sotto il già basso dato medio di La7 nell'ultimo trimestre (3,78%). Il pubblico, insomma, sembra stufo di minestre riscaldate.

### Enrico Pinto (1940-2017)

È mancato il 23 dicembre 2017 il generale Enrico Pinto, per molti anni animatore infaticabile del Comitato costituito dall'Associazione Arma Aeronautica per seguire il caso Ustica e controbattere la disinformazione sul tema. Ottimo pilota, ufficiale di vasta cultura, di carattere rigido ma scrupolosamente equo e rispettoso delle regole, era considerato l'uomo giusto per risolvere le situazioni più difficili.

Nato il 16 novembre 1940, Pinto entrò in Accademia con il Vulcano II, uscendone vice capo corso. Dopo le scuole di volo, fu inizialmente assegnato al 28° Gruppo della 3ª Aerobrigata. Fu quindi istruttore su T-6 presso le scuole di Amendola (dove anni dopo avrebbe comandato il Reparto Volo, su G.91T), Alghero e, per tre anni, in Congo. Rientrato in Italia, fu assegnato all'8° Stormo, prima come comandante del Gruppo SLO e quindi, nel 1975, del 101° Gruppo, allora su G.91Y.

Tra i suoi incarichi non di volo, prestò servizio presso il 5° Reparto del Segretariato Generale della Difesa, la Scuola di Guerra Aerea, della quale fu poi comandante in seconda, la commissione avanzamento sottufficiali e la Scuola Interforze NBC.

Nel 1983 prese il comando dell'aeroporto di Trapani, guidando il processo che portò alla costituzione del NODA (poi 18° Gruppo) e quindi del 37° Stormo, del quale il 1° ottobre 1984 divenne il primo comandante.

Lasciato il servizio attivo con il grado di generale di brigata aerea, si ritirò a Pesaro, continuando a partecipare al lavoro su Ustica con spirito battagliero e disinteressato. Come coordinatore del Comitato Studi di Ustica si batté con coraggio per una corretta informazione, partecipò alla stesura del Libro Bianco e segnalò puntualmente alla stampa gli errori nei resoconti e nelle cronache giornalistiche. Era socio dei Pionieri dell'Aeronautica.

Alle esequie del gen. Pinto, svoltesi il 27 dicembre a Pesaro, hanno partecipato rappresentanze dell'AAA e del Vulcano II.