

# L'ultimo bluff sul caso Ustica

## Bufale La fake news del marinaio Usa Riscontri, testi e perizie lo smentiscono

**Luca Rocca**

■ Di tesi ardite sulla strage di Ustica se ne sono sentite tante, sia subito dopo quel maledetto 27 giugno 1980, quando il Dc9 dell'Itavia esplose portandosi via la vita di 81 persone, sia negli ultimi anni.

Ma quella raccontata nella trasmissione «Atlantide» condotta su La7 da Andrea Purgatori sfiora l'assurdo. Il giornalista ha raccolto la testimonianza di Brian Sandlin, all'epoca marinaio sulla portaerei americana Saratoga, il quale, a 37 anni di distanza, e senza mai aver proferito parola prima d'ora, racconta che la sera del 27 giugno 1980 dalla plancia della nave, che stazionava a poche miglia dal golfo di Napoli, vide rientrare da una missione speciale due aerei Phantom disarmati dopo aver abbattuto, presumibilmente, due caccia libici: «Quella sera - afferma Sandlin - ci hanno detto che avevamo abbattuto due Mig libici. Era quella la ragione per cui siamo salpati: mettere alla prova la Libia. Eravamo coinvolti in un'operazione Nato e affiancati da una portaerei britannica e da una francese. Il capitano Flatley ci informò che durante le nostre operazioni di volo due Mig libici ci erano venuti incontro in assetto aggressivo e avevamo dovuto abatterli».

Subito dopo il marinaio (che

rigetta l'ipotesi di una bomba a bordo del Dc9 come causa del disastro) aggiunge: «Ricordo che in plancia c'era un silenzio assoluto. Non era consentito parlare, non potevamo neppure berci una tazza di caffè o fumare. Gli ufficiali si comportavano in modo professionale ma parlavano poco fra loro». Premesso che, come vedremo, il coinvolgimento della Saratoga è stato smentito nel processo che ha assolto definitivamente i generali dell'aeronautica accusati di essere dei depistatori, fantasiosa è la spiegazione che il marinaio dà del suo lunghissimo silenzio. La scelta di tacere, afferma infatti Sandlin, fu dovuta alla paura, cresciuta dopo che un sottufficiale rimase ucciso (mentre le persone intorno a lui restarono illese) nel corso di una misteriosissima rapina. Se oggi il marinaio ha ritrovato il coraggio perduto è perché, omogenei scenari internazionali sono cambiati e la Cia «non può più mordere». Mettendo da parte l'audacia spuntata fuori 37 anni

dopo la tragedia e l'inverosimile spiegazione fornita, osserviamo i dati di fatto. Per anni la Saratoga è stata indicata come la portaerei dalla quale sarebbero decollati i cacciabombardie-

ri che quella notte, per sbaglio, abatterono il Dc9. Il problema è che al processo è stato dimostrato che da quella nave non decollò nessun velivolo, per il semplice fatto che la Saratoga era attraccata al molo di Napoli, come provano le foto dei matrimoni nel giorno della tragedia di Ustica (si vedono gli sposi in primo piano e, dietro di loro, oscurata ma non nascosta, la portaerei ormeggiata in banchina alle loro spalle).

Quando quel genere di navi è in porto, spiegò in dibattimento l'ammiraglio Francesco Ricci, ex sottocapo di Stato maggiore della Marina, «non possono eseguire attività volativa, in quanto debbono essere in navigazione, a una velocità sostenuta e con la prua contro il vento per facilitare il decollo dell'aereo». Di fronte a quelle immagini, persino i pm furono costretti ad arrendersi: «Noi non dobbiamo pensare - dissero - che, accertato che la Saratoga la sera del 27 era nella rada del porto di Napoli, dice: "va beh, c'è la Saratoga, è lì, è ferma lì, l'abbiamo vista in tutti i modi, con le foto, la Saratoga è lì ed



Peso: 84%

essendo lì non era operativa e quindi mettiamo l'anima in pace. Non può essere, non ci possono essere aerei che sono operativi con decollo da una portaerei, come se la Saratoga era l'unica portaerei dalla quale potevano decollare gli aerei o era l'unica portaerei che poteva essere in navigazione o poteva essere operativa il 27 giugno». Come dire: d'accordo, la Saratoga, è provato, non c'entra nulla, ma ciò non esclude che la nave da cui sarebbero decollati i caccia possa essere un'altra. Peccato che della presenza di altre navi non c'è traccia. Se la Saratoga era ormeggiata nel porto di Napoli, infat-

ti, erano ferme pure le portaerei «Foch» e «Clemenceau», entrambe al porto di Tolone, mentre l'americana «Guadalcanal» stazionava nei dintorni del porto di Benidorm, in Spagna. Fra l'altro, al processo vennero resi noti due documenti che provavano l'assenza nel Tirreno di qualsivoglia mezzo con velivoli a bordo appartenente finanche al Patto di Varsavia: il primo è una lettera del ministero della Difesa inglese che afferma come l'unica portaerei britannica in servizio, la cosiddetta «Invincibile», il 27 giugno 1980 era in una fase di studio e in navigazione fra il porto di Lisbona e quello di Londra; il secondo è un documento dello stato maggiore della Marina militare italiana

dell'8 gennaio 1987 nel quale si riporta a chiare lettere che «nel periodo indicato nessuna delle unità missilistiche della Marina Militare si trovava in mare»: la Vittorio Veneto e la Lupo stazionano al porto di La Spezia; l'Andrea Doria, l'Audace e l'Impavido nel porto di Cagliari; la Duilio, l'Intrepido e la Saggiario in quello di Taranto; l'Ardito è in navigazione dalla Sardegna verso le isole Baleari e infine l'Orsa e la Perseo sono facilmente rintracciabili nei porti di Napoli e Siracusa. La verità è che ogni tre per due si tenta di negare, in questo caso attraverso una testimonianza giunta a noi con 37 anni di ritardo, che nel 1990 la procura di Roma nominò una commissione peritale internazionale guidata da Aurelio Misiti, preside

della facoltà di Ingegneria della Sapienza di Roma, che lavorò su una montagna di dati forniti dal recupero, nel 1992, del 94 per cento del velivolo; e che gli esperti internazionali che ne facevano parte (insieme a quelli inglesi erano stati nominati degli svedesi perché la Svezia era fuori dalla Nato e perciò non sospettabile di condizionamenti) giunsero all'unica conclusione possibile, e cioè «la caduta del velivolo fu causata dalla rottura in volo della parte posteriore della fusoliera. Questa caduta è stata il risultato di un grave danno strutturale provocato dalla detonazione di una carica esplosiva dentro la toilette posteriore». E non sarà certo un finora sconosciuto testimone a poter negare ciò che, ormai da anni, è stato provato senza alcun margine di dubbio.

### I resti

La fusoliera del Dc9 distrutta sulla quale sono stati eseguiti innumerevoli rilievi per tentare di raggiungere la verità processuale



### Trasmissione tv

Il militare: quel 27 giugno 1980 nostri aerei colpirono quelli libici»

### I periti

«La Saratoga era nel porto di Gaeta Quando è ferma i jet non partono»



Peso: 84%



Peso: 84%