

Da una e-mail del Comandante Franco Bonazzi co-autore del libro: USTICA. I fatti e le fake news

Cari amici dell'Associazione Verità per Ustica,

Ho notato che talvolta, per contestare la tesi del missile come causa della caduta del DC-9 e sostenere, invece, quella dell'esplosione interna, viene fatto riferimento ai processi penali per affermare che in quelle sentenze veniva sancito che la causa del disastro di Ustica era stata l'esplosione di un ordigno collocato a bordo. Così è riportato, ad esempio, anche nel recente articolo di Ferrari (Sole 24 Ore, 24.5.2020, pag. 5) in cui è citato che il giudice penale "avrebbe accreditato la tesi di una esplosione interna all'aereo...".

Vorrei qui ricordare che ciò non è vero!

La Corte d'assise (1° grado) non ha mai affermato nulla circa le cause limitandosi a scrivere **"In conclusione, pur nei limiti sommarî della presente analisi, ritiene la Corte che il quadro complesso e intricato risultante all'esito dell'istruttoria dibattimentale non presenti univocità tale da poter privilegiare in termini di apprezzabile probabilità alcuna delle ipotesi sull'accertamento delle cause del disastro rispetto alle altre**, in quanto in relazione a ciascuna di esse sono state formulate dagli esperti che non le condividevano molteplici obiezioni di natura tecnica, che per più aspetti non appaiono prive di fondamento [...]. Indubbiamente un ostacolo a tale accertamento è stato rappresentato dal fatto che i collegi peritali nominati a tal fine in momenti successivi dai giudici istruttori non siano pervenuti a conclusioni che fossero espressione di un convincimento realmente univoco sulle cause del disastro." (1° grado, p. 230/231).

In particolare, il parere della Corte d'assise sulle cause dell'incidente si esplicita nei seguenti termini:

- escluderebbe l'ipotesi della **collisione in volo**, in quanto "con ragionevole certezza tutti gli esperti dopo un attento controllo sul relitto ricostruito avevano escluso che su di esso fossero presenti tracce caratteristiche di impatto con altro velivolo" (1° grado, p. 221);
- ritiene "poco probabile l'ipotesi della **quasi collisione** prendendo atto delle argomentazioni emerse nel corso dell'esame dibattimentale che hanno sostenuto che tale ipotesi sarebbe stata affetta da errori macroscopici (sovrastima dei calcoli dei carichi sull'ala, sottostima di quelli di robustezza dell'aereo) e da arbitrarie semplificazioni ed errori relativamente al presunto comportamento dei piloti" (1° grado, p. 228);
- ritiene "poco probabile l'ipotesi di un cedimento strutturale spontaneo avendo trovato concordi tutti i periti e consulenti tecnici nell'escludere sui reperti la presenza di fenomeni di cedimento per affaticamento del materiale" (1° grado, p. 40), o "per anomale situazioni di carico conseguenti a eccezionali valori di turbolenza atmosferica, o per superamento dei carichi statici o di manovra" (1° grado, p. 217);
- In merito all'ipotesi di **esplosione interna**, la proposta del collegio Misiti di accettare la conclusione che quella fosse la causa dell'incidente suscitò le "perplexità della Corte in quanto si riconosceva che non era stato possibile stabilire con certezza l'esatta posizione dell'esplosione, la [dimensione della] carica era relativamente piccola, né era stato possibile identificare il tipo di esplosivo e il metodo di detonazione" (1° grado, p. 221). Ciò non toglie che la Corte considerò come un "segno di esplosione assai importante e determinante per l'ipotesi in esame fosse costituito dall'esame dettagliato del relitto ricostruito che **aveva consentito di individuare prove oggettive, consistenti in particolari deformazioni e improntature di frammenti tutti provenienti dalla zona toilet e certamente determinatesi al momento del collasso in volo della parte di struttura adiacente alla toilet, i quali erano spiegabili solo con elevati valori di pressione generatisi nella zona in esame**"... "Al dibattimento – al quale si è pervenuti dopo anni di approfondimenti istruttori conseguenti a specifici quesiti aggiuntivi - il convincimento in merito a tale ipotesi è stato espresso in termini ancora più netti da alcuni dei componenti del collegio peritale. L'attenzione è stata sottolineata in particolare su alcuni reperti e in primo luogo **sul lavello in acciaio inossidabile della toilet (reperto AZ558) che, come ha potuto constatare in aula anche la Corte, presentava segni di un danneggiamento fortissimo e,**

secondo i periti, una corrosione non naturale; sul reperto AZ 453, **tubo di lavaggio del serbatoio di scarico del water: lo stesso presentava uno schiacciamento per più di un metro, a giudizio dei predetti periti non giustificabile se non con l'esposizione a un'elevata onda di pressione...**" (1° grado, p. 222);

- circa l'ipotesi **missile**, la Corte propende per la conclusione del collegio Misiti con il rigetto dell'ipotesi di abbattimento del DC9 mediante missile principalmente per il fatto che "sui relitti del velivolo **non esistono tracce di impatto da schegge di alcuna natura** e che non è ragionevole ipotizzare che esse abbiano colpito solo le parti mancanti del relitto, evitando sistematicamente le parti a esse adiacenti...". Inoltre, sarebbe improbabile l'abbattimento per effetto *blast* "**non avendo rinvenuto danni esterni da blast sul velivolo** (il rivestimento sarebbe piegato o deformato dall'esterno verso l'interno con possibili corrugamenti), ritenendo di poter escludere che le tracce del *blast* siano rinvenibili nei troppo piccoli pezzi mancanti"; la Corte avrebbe anche rilevato come sarebbe "estremamente difficile che tracce di esplosivo T4 e TNT possano penetrare all'interno dell'aereo" (1° grado, p. 224);

Dove la Corte d'assise è stata categorica è nel ritenere che il dibattimento abbia "dimostrato **l'infondatezza dell'ipotesi del GI [Priore] sulla battaglia aerea**" (1° grado, p. 135).

In particolare, ha specificato che:

- "a Grosseto non vi fu alcuna situazione di allarme" (1° grado, p. 135);
- circa "l'emergenza segnalata con SIF 7300, dal registro risultava la segnalazione quotidiana di avarie al relativo segnale" (1° grado, p. 135);
- "**l'assoluta inverosimiglianza dell'ipotesi della battaglia nei cieli fu confermata** dall'analisi degli elementi relativi al Centro radar di Poggio Ballone" (1° grado, p. 135);
- "il dato relativo alla **presenza di altri velivoli nell'area del disastro** avrebbe potuto assumere rilievo significativo [solo] nell'ipotesi della quasi collisione e non in quella dell'abbattimento del DC9 mediante missili" (1° grado, p. 228);
- "il rilievo attribuito allo scenario esistente intorno al DC9 è stato notevolmente ridimensionato... altre argomentazioni in merito alla presenza di aerei militari non sono apparse inequivoche ovvero sono risultate non corrette (così il riferimento ad un **documento NATO** del 16 giugno 1997 che indicava come possibile solo "*the presence of an aircraft carrier in the central or western Mediterranean*" e cioè la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale o occidentale - area diversa da quella del disastro - ovvero la selezione di alcune tracce come possibili velivoli militari); d'altra parte in relazione a una traccia con codice LG461 (in relazione alla quale i consulenti degli imputati lamentavano un mancato accertamento in quanto sembrava che fosse individuato come il presunto aereo nascosto, mentre a loro avviso poteva trattarsi di un volo *friend* che sembrava atterrare a Firenze) **i periti hanno specificato** all'udienza del 21 gennaio 2003 **di non aver mai sostenuto che l'oggetto rappresentato in tale traccia fosse l'aereo che si era inserito nella scia del DC9.**" (1° grado, p. 230);
- sempre con riferimento alla NATO, "Tali conclusioni escludono quindi attività di esercitazioni ed ammettono, sulla base dell'attività aerea marittima riscontrata, l'eventualità di presenza di una portaerei ma non nel Tirreno bensì nel Mediterraneo centrale od occidentale e quindi in zone assolutamente distanti dalla zona del Tirreno interessata all'evento, presenza inoltre ipotizzata solo in base al rilevamento, non già di intenso traffico, ma di pattugliamenti di routine e voli in transito" (1° grado, p. 417 e Appello, p. 75);
- "in sostanza, emerge complessivamente il quadro di un'ipotesi tecnicamente sostenibile [...] ma indiscutibilmente molto controversa e, almeno per quanto è risultato dall'istruttoria dibattimentale del presente processo [...] **non supportata da significativi riscontri.**" (1° grado, p. 230).
- "è da escludere che Colonnelli o Cucchiarelli [operatori in sala controllo di Ciampino] abbiano potuto diffondere quella sera una qualunque informazione tale da determinare l'insorgere della notizia di un

intenso traffico americano razzolante nella zona dell'incidente" (1° grado, p. 397 e Appello p. 72 e 115); inoltre, dagli interrogatori degli operatori di Ciampino Massari, Corvari e La Torre riportati in sentenza emerge uno stato di assoluta normalità (1° grado, p. 276, 277 e 280).

- Quindi, sulla questione del presunto traffico militare, la Corte di assise fu estremamente chiara: "Pertanto, ad avviso della Corte, non può ritenersi acquisita prova che la fonte delle notizie concernenti esercitazioni di aerei militari americani ed intenso traffico di aerei militari americani "visti razzolare" nella zona dell'incidente [...] possa essere individuata, anche parzialmente, in dati acquisiti autonomamente all'interno della Sala Controllo di Ciampino" (1° grado, p. 408).

Una forte critica all'impostazione logica adottata da Priore viene dalla Corte d'Appello quando scrive: «È un ragionamento giuridicamente inaccettabile in quanto da una conclusione (presenza di plot non identificati) si deduce la presenza di aerei per giustificare la quale si ipotizza la presenza di una portaerei in navigazione» (Appello p. 86).

Sullo scenario nella zona dell'incidente la Corte d'Appello scrive: "A ciò vanno aggiunti i vari accertamenti e comunicati da cui risulta che tutti gli aerei militari italiani erano a terra, che i missili di dotazione italiana erano nei loro depositi, che gli aerei militari alleati non si trovavano nella zona del disastro e che nell'ora e nel luogo del disastro non vi erano velivoli di alcun genere. Tale ricostruzione trova conforto anche nel silenzio dell'aereo della Air Malta, che seguiva a breve distanza il velivolo ITAVIA, che è atterrato tranquillamente a Malta e che non ha segnalato alcunché di irregolare lungo la sua rotta: se vi fossero stati altri velivoli certamente li avrebbe visti e comunicati" (Appello, p. 115);

Riferendosi alle varie ipotesi formulate da Priore, aggiunge: "Tutto il resto è **fantapolitica o romanzo** che potrebbero anche risultare interessanti se non vi fossero coinvolte ottantuno vittime innocenti. [...] Tutto il resto, non essendo provato, è solo frutto della stampa che si è sbizzarrita a trovare scenari di guerra, calda o fredda, un intervento della Libia, la presenza sul posto del suo *leader* Gheddafi e così via fino a cercare di escogitare un (falso) collegamento con la caduta di un aereo MiG di nazionalità libica avvenuto in data successiva" (Appello, p. 116).

Quindi, i giudici penali, pur non dichiarandosi favorevoli all'ipotesi dell'esplosione interna, ne hanno considerato la possibilità ma, soprattutto, hanno escluso in modo esplicito qualsiasi evidenza di una battaglia aerea e conseguente abbattimento causato da un missile.

Penso, pertanto, che sia conveniente, nell'obiettare alle varie affermazioni dette o scritte a sostegno della falsa tesi della battaglia aerea e del missile, fare riferimento alle sentenze penali in modo esatto.

Un'ultima considerazione: le stesse controparti affermano spesso che la tesi della battaglia aerea è sostenuta anche da una sentenza penale: quella del giudice Priore, riferendosi alla sua ordinanza-sentenza del 1999! Tale errore appare sintomatico di una presa di posizione pregiudiziale che si manifesta innanzitutto nell'assumere l'ordinanza-sentenza del 1999 come fosse il documento conclusivo dell'inchiesta penale in merito al caso di Ustica. Ciò appare confermato anche dall'inversione dei termini operata sul documento che viene denominato "Sentenza-ordinanza" oppure solamente "sentenza" anziché, come sarebbe corretto, "Ordinanza-sentenza". Non è infatti la "sentenza" (come scrivono loro) a rinviare a giudizio gli imputati bensì l'"ordinanza", in quanto la sentenza del 1999 è una sentenza di proscioglimento di altre persone coinvolte.

Di "conclusivo", l'ordinanza-sentenza – arrivata alla fine di un'istruttoria condotta in base alle vecchie norme del codice di procedura penale che prevedeva l'esistenza, oggi abolita, del Giudice istruttore incaricato di assumere le prove e "istruire" il processo da trasferire poi all'organo competente di giudizio – aveva prevalentemente il non dover procedere in ordine al delitto di strage in quanto risultavano ignoti gli autori del reato. Il percorso processuale atto a giudicare alcuni vertici dell'Aeronautica Militare (AM) era invece al suo inizio. Un processo che, per emettere un giudizio di assoluzione o di colpevolezza per gli

imputati, doveva inoltre stabilire la fondatezza delle prospettazioni accusatorie o difensive – già dibattute nell'Ordinanza-sentenza – relative ai membri dell'Aeronautica Militare e, per poterlo fare, doveva – ancor prima – analizzare i fattori che avevano determinato la caduta del DC-9 Itavia.

Infine, vorrei ricordare il libro "Ustica, i fatti e le fake news", scritto da Francesco e da me, e di promuoverne la lettura diffondendolo tra amici e colleghi. Questa richiesta non è fatta per motivi veniali, ma esclusivamente per contrastare le Fake News con fatti concreti e scrupolosamente documentati nel libro stesso.

Scusate per la lunghezza e... un cordiale saluto a tutti,

Franco Bonazzi