

Volandia 20.11.2021

Parte 1ª: Franco Bonazzi

È opportuno fare una premessa su una **questione di metodo**.

Penso che siano tutti d'accordo che se uno cerca i responsabili di qualcosa... deve prima **conoscere quel qualcosa!**

Passando alla vicenda di Ustica, **se** viene accertato che il DC9 Itavia è **caduto** perché colpito da un **missile** a seguito di **una battaglia aerea**, chiaramente **si indagherà** nell'ambito di **aeronautiche militari**, dotate di aerei da combattimento, appartenenti a Paesi di un certo livello.

Ma **se tutte le risultanze** portano, come unica causa tecnicamente sostenibile della caduta del DC9, **all'esplosione di un ordigno in cabina**, quindi un atto terroristico, la ricerca dei responsabili va effettuata in **tutt'altra direzione**, ad es., nel campo del terrorismo.

È assai improbabile, **direi impossibile, trovare** dei **responsabili** se si cerca nella direzione sbagliata ed è **esattamente quello che è successo finora**.

Il problema di fondo nella vicenda di Ustica è che **fin dall'inizio**, senza avere ancora la più pallida idea di cosa fosse effettivamente accaduto, **sono stati scelti degli obiettivi di comodo** e **l'inchiesta è stata "adattata" al perseguimento di questi obiettivi**.

I media sono stati i principali interpreti di questo **copione a senso unico** condizionando profondamente l'opinione pubblica del Paese.

Solo dopo una dozzina d'anni (intorno al '92), con il **recupero** della quasi totalità del relitto del DC9 e con il lavoro di un collegio peritale composto anche da **esperti in indagini di incidenti aeronautici**, è stato possibile individuare **le cause** della caduta dell'aereo.

Cause che **non corrispondevano alla narrativa comune** costruita nel frattempo, che **ancora oggi** veicola un'infinità di **false informazioni**".

E da **più di 40 anni si parla ancora del mistero di Ustica**.

Si chiede la **verità** su cosa sia realmente **accaduto**, su chi ne sia **responsabile**.

Su cosa è accaduto **non ci sono misteri**. Le evidenze tecniche e i risultati delle perizie sono **sufficienti per stabilire le cause** del disastro.

Ciò che è ancora sconosciuto è **chi** ha procurato l'incidente, **chi** sono i **responsabili**.

Certo è che **se si decide di rifiutare la causa tecnica indicata** in modo chiaro da un **collegio peritale internazionale** che ha lavorato su prove fattuali ed evidenze scientifiche e **si persegue, invece**, una causa del disastro basata su **supposizioni prive di riscontri** ed estremamente incerte, è **inevitabile** che le responsabilità di quanto è accaduto rimangano avvolte da **un fitto mistero**... e ci rimarranno a lungo.

Per più di 40 anni l'**opinione pubblica** – e non solo quella – è stata **condizionata** da una serie di affermazioni su cosa fosse accaduto quella sera del 27 giugno '80.

Sono stati raccontati negli anni **oltre trenta scenari**, in diverse varianti, che **coinvolgono aerei**, possibilmente americani o francesi, che scatenano una **battaglia aerea** con lancio di **missili** o **passaggi** così **ravvicinati** al DC9 da provocarne la distruzione. Si parla anche di **collisione** vera e propria.

Vorrei qui parlare **delle principali** di queste affermazioni e **commentarle** sulla base **delle evidenze emerse** nel corso della lunga e meticolosa inchiesta.

1. L'affermazione principe della storia di Ustica è che *“...il DC9 Itavia è stato abbattuto nel corso di una battaglia aerea, in un'azione di guerra non dichiarata, come affermato nella sentenza del giudice Priore...”*.

Diciamo subito che Priore **non ha emesso alcuna sentenza**.

Priore ha **istruito l'inchiesta**, cioè:

- ha indagato,
- ha incaricato dei colleghi peritali di indagare,
- ha raccolto elementi,
- ha interrogato testimoni e, dopo 9 anni,
- ha formulato delle **ipotesi** su ciò che poteva essere accaduto,
- ma **NON ha emesso nessuna sentenza su ciò che è accaduto** al DC9.

Questa è la principale **falsità** che viene ripetuta ad ogni occasione.

Priore ha **rinvio a giudizio** gli imputati, i vertici dell'Aeronautica, per “depistaggio, alto tradimento, ecc., ed ha **archiviato** il caso perché non ha trovato i responsabili.

Tuttavia, per arrivare al giudizio nei confronti dei Generali era **necessario stabilire le cause** della caduta del DC9 ed è così che è emerso che **non c'era stata nessuna battaglia aerea**.

2. Viene anche ripetuto che

- *“...un **unico tracciato radar** ... sopravvisse alla totale **distruzione di prove**, e che portava segnali di una manovra d'attacco al DC9,... si cercò di **manipolare**, ... ma che fin da subito ... indicava una **manovra d'attacco**.”*
- e che *“C'era anche una **folta schiera di aerei sconosciuti** attorno al DC9”*.

Assolutamente falso! Innanzitutto, i tracciati radar erano **tutti disponibili** e su questi hanno lavorato i periti di Priore.

C'erano i dati dei **7 radar**, due civili (Selenia e Marconi) e 5 militari che hanno seguito il percorso del DC9. (Poggio Ballone, Poggio Renatico, Potenza Picena, Licola, Marsala)

Sono state esaminate **centinaia di tracce** con **migliaia di dati**.

Tanto che gli stessi periti esclusero **una manipolazione** dei nastri”

E aggiunsero che “...*i dati disponibili ... consentono di «tracciare uno scenario radar attendibile»*”. (DDT II-27 e 34) (Replica all’articolo di Carlo Nordio del 23.6.2018 sul Messaggero)

È quindi falso che l’Aeronautica abbia distrutto le tracce radar e quando aveva affermato che il “**cielo era vuoto**”, chiaramente, si riferiva al fatto che **NON** c’erano aerei sconosciuti, aerei ostili in prossimità del DC9.

Quanto alla **folta schiera di aerei sconosciuti** attorno al DC9, nessuno specifica a quale fonte fanno riferimento.

Ci sono centinaia, anzi migliaia di dati radar e **nessuno corrisponde ad aerei in prossimità del DC9**.

Tutto parte da **due plot**, due eco radar, **neppure consecutivi** ma comparsi a **30**” l’uno dall’altro, a **dieci** di km di distanza tra di loro e a **30** dal DC9.

Sono gli **unici segnali radar**, in tutto lo scenario, “**registrati**” **solamente** da un radar, il Marconi, il più vecchio dei 7 radar in funzione, che i **sostenitori** della **battaglia aerea** attribuiscono agli aerei attaccanti. che i **periti** attribuiscono a **interferenze elettromagnetiche**,

Nessun altro radar ha registrato quei due punti. Non c’è nient’altro!

Ovviamente, nel cielo, lungo la rotta del DC9, c’erano tutti gli aerei che dovevano esserci ed erano tutti identificati e documentati.

I periti di Priore hanno scritto che: «...*in una area di ... 50-60 miglia intorno al luogo dell’incidente ... i radar della difesa aerea e quelli civili non evidenziano tracce di altri aerei significativi per l’incidente*» (Perizia radaristica p. IX-7)

Quindi, i periti, di fiducia di Priore, scrivono che **non ci sono aerei...** e Priore scrive che c’è stata una **battaglia aerea...**

I conti non tornano!

Sono state **inventate anche delle portaerei!** C’erano delle tracce nel Tirreno settentrionale che **sparivano o comparivano dal nulla**, cioè da zone di mare aperto. La spiegazione più semplice è stata quella che ci fosse **una portaerei**, spiegazione certamente logica.

Ma siccome non risultava che ci fosse nessuna portaerei in mare quella sera, abbiamo guardato meglio e abbiamo scoperto che dalla cartina usata... **mancava la Corsica!** E i relativi aeroporti di Ajaccio e Bastia.

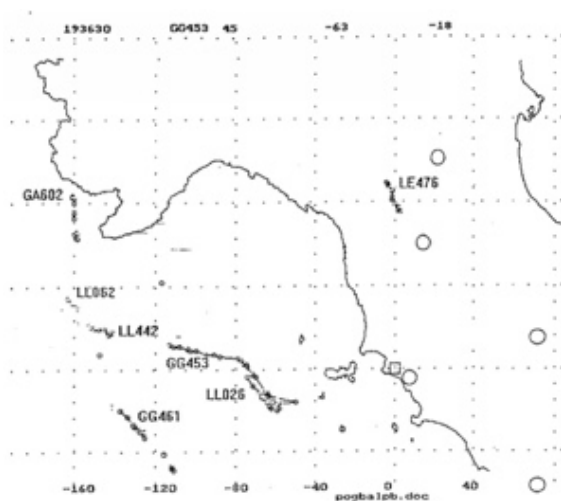


Fig. 4.13.

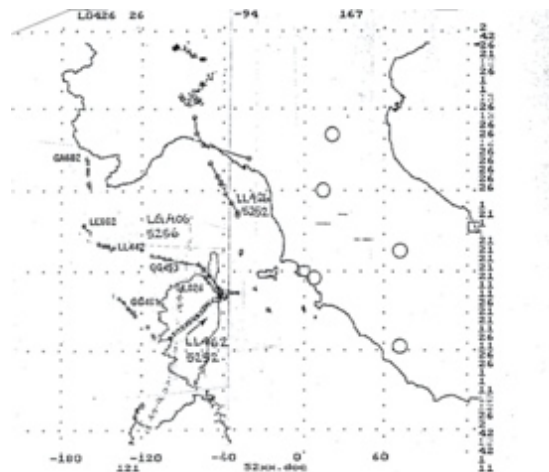


Fig. 4.6.

3. Altra affermazione, è quella che c'erano **aerei nella scia del DC9** che si nascondevano per **non essere avvistati** dai radar.

Affermano che è una *“consuetudine dei piloti militari di nascondersi nella scia di altri aerei per non farsi vedere dai radar...”*

Quest'ultima asserzione è semplicemente **assurda** da non meritare commenti. La scrive in **modo esplicito anche Priore** senza sapere di cosa parla.

Nel nostro caso, a nascondersi sarebbero **aerei libici**, uno o due **Mig-23**, che rientravano in Libia **dalla Jugoslavia** dopo revisione. Di questi aerei non viene specificato nulla, solo coinvolti nella presunta battaglia aerea.

È però opportuno precisare alcuni punti:

- La Jugoslavia non ha **mai effettuato manutenzione** a Mig-23 libici,
- Gli aerei da caccia libici effettuavano **normalmente la manutenzione in Libia** con squadre di tecnici sovietici, oppure venivano **trasportati in Russia** su aerei cargo;
- Le **rotte utilizzate** da aerei militari libici, e non solo, per recarsi nei Paesi del Patto di Varsavia o in Russia, erano **attraverso il canale d'Otranto**, rimanendo nello **spazio aereo internazionale**... e tutto era legale;
- Nessuno spiega **perché quei Mig-23** avrebbero scelto una **strada decisamente più lunga**, clandestina, nascondendosi sotto un aereo che **non potevano conoscere** e neppure sapevano **dov'era diretto**, anziché fare la strada consueta, **più breve e legale**.

Certamente, c'è stato un gran **lavoro di fantasia**...

Ma **c'erano veramente** questi aerei?

I periti affermarono **che i dati radar non possono dimostrare né la presenza di aerei nella scia del DC9, né l'esistenza di altri aerei.**

Nuovamente, **i periti smentiscono le affermazioni di Priore.** Si tratta, quindi, di **mere illazioni** [Ud 7.3.2003, p. 183, (Dalle Mese)].

Che però vengono riportate come **dati di fatto** acclarati e provati.

4. Si dice che **Priore si è dovuto rivolgere alla NATO** per conoscere l'identità di tracce radar che **l'Aeronautica nascondeva.**

Si dice anche che **la NATO** avrebbe confermato la presenza sia di **aerei sconosciuti** che di **una o più portaerei.**

Nuovamente, **è tutto falso.** Cose che la NATO, **non ha mai detto.**

Nel '97 la Nato **fornì tutte le risposte** ai quesiti posti dagli inquirenti italiani: **non risultò nulla** che avesse a che vedere con la presenza di aerei nell'area del DC-9 al momento dell'incidente, anzi specificò che:

- **non** vi era **intensa attività aerea militare** né esercitazioni in corso;
- c'era solo **qualche attività aero-marittima** comprendente **pattugliamento** di routine e voli di **collegamento**, ma **non** aerei da combattimento;
- una portaerei **poteva, forse,** trovarsi nel Mediterraneo centrale od occidentale, ma **non ne era certa.** Comunque, non nel Tirreno.

Priore chiese anche informazioni alla NATO (Prodi si rivolse al Segretario generale, Solana) **su 21 tracce** che erano **già state esaminate dai periti.** Quindi **non è vero** che sia stata la Nato a dirci che c'erano quelle 21 tracce.

Di queste 21, 17 furono confermate dalla Nato, ma **nessuna era in Ambra 13** al passaggio del DC9 o, comunque, nelle sue vicinanze.

Le rimanenti **4 tracce** furono definite "**unknown**" (**sconosciute**) dalla Nato, perché si trattava di aerei militari italiani che **non erano operativamente controllati** dalla Nato, ma erano stati già **regolarmente identificati** dal radar di Poggio Ballone e le tracce **accuratamente descritte** dai periti.

Si tratta delle tracce **LL464, LE206, LG054 e AJ042.**

Ed erano anche ben lontani dal DC9, uno addirittura in Emilia e Veneto.

5. Il DC9 sarebbe stato abbattuto da un missile lanciato da uno degli aerei sconosciuti;

Recentemente, si è visto **cosa succede** ad un aereo **abbattuto da un missile** (Malaysia Airlines – Ukraina). Era **pieno** dei caratteristici **fori prodotti dai frammenti della testa di guerra** del missile che esplose in prossimità del bersaglio.

Sul DC9 – il cui rivestimento è stato recuperato per oltre il 90% – **non ce n'era uno di questi fori**. E, se anche ce ne fosse stato qualcuno, la **detonazione del missile** non sarebbe mai stata in grado di provocare la **destrutturazione** del DC9 così come è avvenuta.

Teniamo presenti il **distacco netto e quasi contemporaneo** dei motori e della coda.

In particolare, non si vede come **l'esplosione esterna** di un missile, ad una **distanza significativa** per **non** aver toccato l'aereo con i frammenti, abbia potuto **produrre il loro distacco**, soprattutto per il **motore sinistro** che si trovava dall'altra parte della fusoliera.

Inoltre, **l'esplosione** del missile non avrebbe assolutamente potuto creare il fenomeno di **"quilting"**, i **rigonfiamenti** verso l'esterno nel rivestimento posteriore del DC9, **danni tipici dell'esplosione** di un ordigno all'interno di un aereo.

A questo fenomeno aveva dato **molto rilievo** l'investigatore aeronautico inglese **Chris Protheroe**, chiamato specificamente da Priore.

6. L'Aeronautica militare italiana **sapeva tutto fin da prima dell'attacco** ed è responsabile di **omissioni, false testimonianze, distruzione di atti, soppressioni di prove con le quali è stata oscurata la verità: avrebbe nascosto o distrutto le registrazioni delle tracce radar per coprire la presenza degli aerei estranei**.

Anche qui si tratta di **pura fantasia**, perché non esiste alcuna prova che supporti queste affermazioni.

È stato invece **accertato**, ed è riportato nelle sentenze delle Corti d'Assise, che nella sala Controllo del Traffico aereo **non c'era stata nessuna consapevolezza** di aerei estranei non da loro controllati.

Né tecnicamente poteva esserci, perché gli schermi radar **mostravano solo** le tracce riconosciute, non i singoli plot.

7. L'AMI avrebbe sempre cercato di **depistare** l'inchiesta sostenendo la **tesi del cedimento strutturale**;

Altra **falsa insinuazione**. Non risulta che l'Aeronautica abbia **mai sostenuto la tesi del cedimento strutturale**. Anzi, ha sempre invitato tutti, in particolare i media, ad **astenersi dal formulare ipotesi in assenza di elementi** circa le cause della caduta del DC9 come, ad es. è riportato in un documento del 20 dicembre 1980 dello SMA.

Se qualche esponente dell'Aeronautica ha parlato di cedimento strutturale è stato a puro **titolo personale** discutendo sulle **varie possibili ipotesi**.

Il **Dott. Farinelli** riprenderà l'argomento più avanti.

8. Due **F-104 avrebbero incrociato il DC9**, "*prendendo visione di ciò che stava avvenendo*". I due piloti di questi 104, "*Naldini e Nutarelli delle Frecce tricolori, sarebbero stati coinvolti nel tragico incidente di Ramstein per impedire che raccontassero ciò che avevano visto quella sera, essendo stati convocati di lì a pochi giorni dal Giudice Priore*".

Ecco un altro argomento da prima pagina, anch'esso **totalmente falso**, anzi **falso due volte!**

- La prima, che **Naldini e Nutarelli**, in volo quella sera su un TF-104 biposto in coppia con un allievo su un altro F-104, **NON hanno mai incrociato** il DC9 perché operavano in **altra zona** lontana dall'aerovia.
- La seconda, che **NON erano mai stati convocati** né da Bucarelli, né da Priore.

Triste è il fatto che **Priore dichiara**, in un suo libro, che aveva convocato i due piloti di lì a qualche settimana dopo l'incidente di **Ramstein (1988)**, mentre a quella data non aveva ancora alcuna competenza sul caso.

Avrebbe assunto l'incarico di G.I. **solo due anni dopo, nel 1990**.

Chi, invece **incrociò il DC9**, passando però a una **ventina di km** di distanza e **2500 metri più alto**, furono i piloti **Bergamini e Moretti** su un terzo TF-104 che rientrava da una navigazione da Grosseto a Villafranca e ritorno.

E loro furono **regolarmente interrogati**...

9. L'operazione di abbattimento del DC9 prevedeva anche l'impiego di un **aereo radar, un Awacs**, per guidare gli aerei sconosciuti.

Altra favola **totalmente inventata**. Come si è arrivati a inserire anche un Awacs nello scenario di questa vicenda? Probabilmente, **per rendere più credibile l'esecuzione di una operazione così complessa** come quella ipotizzata.

Priore ne parla con **certezza** e colloca questo AWACS **orbitante e stazionante sull'Appennino Tosco-Emiliano**.

Quando siamo andati a vedere qual era la traccia radar che era stata attribuita all'Awacs ci siamo sorpresi.



Era un aereo che volava a **bassa quota**, **lento**, in aerovia, **non** stazionava, **non** faceva orbite. Seguiva un percorso da Genova verso Bologna per proseguire sull'aerovia **A12 Bologna-Ferrara-Vicenza**, poi a **destra** fino in prossimità degli aeroporti di **Treviso** o **Istrana**.

Dalla descrizione del volo poteva essere un **aereo da collegamento** come un **P-166** dell'Aeronautica. (questa era una delle 4 tracce di prima).

Tra l'altro, i **periti dichiararono apertamente** di:

- **non aver preso in considerazione** il fatto che l'aereo aveva volato per tutto il tempo in **un'aerovia** di traffico civile,
- **di non conoscere** le modalità di impiego di un AWACS e
- **neppure** di essere **esperti** di **aerei militari** e voli operativi.
- Avrebbero pensato a un AWACS **solamente** per il fatto che era **"militare"**, **"non certo dall'esame dei tracciati radar"**!

E così, anche l'Awacs è **un'invenzione**

10. Il Mig23 libico caduto in Sila oggetto di una **messinscena**.

Non sarebbe caduto il 18 luglio 1980, come ufficialmente risulta, ma sarebbe **caduto 3 settimane** prima, il 27 giugno, essendo uno degli aerei che avevano preso parte alla **battaglia aerea**;

Anche il collegamento del disastro del DC9 con la caduta di un Mig libico in Sila, a tre settimane di distanza, è stata **un'altra totale invenzione**.

Il tempo non ci consente di entrare nei dettagli, ma il fatto che furono gli stessi **Publici Ministeri**, nel corso del processo penale, a riconoscere che quel Mig 23 era effettivamente **caduto tre settimane dopo il DC-9** la dice lunga sulla presunta messinscena.

Il Mig 23 fu **archiviato nel dicembre del 2003** e sarebbe corretto non parlarne più.

11. Non è possibile che si sia trattato di una bomba per il fatto che la **tavoletta del water** è rimasta integra e in quanto il DC9 è partito con **due ore di ritardo** rispetto all'orario previsto e non c'è stata alcuna **rivendicazione**.

Sono **Luoghi comuni privi di senso** ma sono facili da ricordare e fanno presa sul pubblico.

- Infatti, non si vede **che relazione ci sia** tra la detonazione di una bomba e il ritardo nella partenza dell'aereo: basta un **timer** regolato alle **ore 21** e la bomba può essere collocata a bordo in qualunque momento nelle 24 o nelle 12 ore precedenti... e **la bomba scoppia dove scoppia**.
- Stessa cosa per la **mancanza di rivendicazione**: Forse per il **747 di Lockerbie**, o il **DC-10** francese esploso sul deserto del **Tenerè**, o in tanti altri attentati del genere ci sono state rivendicazioni?
Eppure, sono accaduti pur senza rivendicazione.
- E la **tavoletta rimasta integra**? Nelle prove di esplosione fatte a terra nel 1994 con **simulacri di toilette**, in **due prove su tre** la tavoletta è rimasta integra come nel caso del DC9.
- E il **lavello** che molti affermano che pur esso non si è danneggiato? È sufficiente questa foto a dare la risposta!



* * * * *

Le prove che è stata una bomba? Tantissime:

- Innanzitutto, sono state trovate **tracce di TNT e T4 su alcuni bagagli** che si trovavano in cabina e **su frammenti interni dell'aereo**, nonostante fosse già trascorsa una decina d'anni, e fu ritenuto praticamente **impossibile** che tali tracce potessero provenire dalla detonazione di un missile all'esterno dell'aereo.
- Sull'esplosione interna **sono concordi** i periti del collegio Misiti, nonché Protheroe, oltre a due dei periti del collegio Blasi (dopo aver rianalizzato le evidenze raccolte).
- L'**evento catastrofico** è stato **improvviso**, così come **improvvisa** è stata la **totale perdita di energia elettrica** per il distacco quasi contemporaneo di entrambi i **motori**.
- La **parte posteriore** della fusoliera, all'altezza della toilette, **è svuotata**.



- **Mancano i reperti** su cui cercare un'indicazione **positiva** di un'esplosione. Di questa zona del DC-9 è stata **recuperata** appena una **manciata di frammenti**, **una ventina**, tutti di dimensioni estremamente ridotte dell'ordine dei **20-30 centimetri**.
- Più che affermare che **mancano i riscontri positivi** di un'esplosione, si dovrebbe dire che **mancano proprio i "materiali"** sui quali cercare i **riscontri**
- La totale **deformazione del lavello**.



Solo un'esplosione nelle vicinanze può produrre questo genere di deformazioni, non certo l'impatto con il mare.

- **L'appiattimento di alcuni tubi**, uno quello in acciaio del **lavaggio** del water nella toilette, un altro quello della **pressurizzazione/ condizionamento** di cabina. Solo una elevata pressione, dell'ordine di quella prodotta da un'esplosione ravvicinata, poteva provocare quei danni. Certamente, **non un'esplosione esterna**.
- I **rigonfiamenti verso l'esterno** nel rivestimento posteriore del DC9, fenomeno dovuto a un istantaneo aumento della pressione a valori molto alti, **tipico di un'esplosione**.
- **Nessuno** è stato **in grado di dimostrare** quale **altro** evento avrebbe potuto **generare** tali livelli di **pressione** che non fosse un'esplosione interna.

COMPATIBILITÀ EVIDENZE E IPOTESI

Evidenze	Compatibilità con le ipotesi				
	Cedimento strutturale	Missile	Bomba	Collisione	Quasi-collisione
Tracce radar anteriori all'evento	Compatibile	Poco comp.	Compatibile	Poco comp.	Poco comp.
Tracce radar successive all'evento	Compatibile	Incompatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Tracce esplosivo all'interno del velivolo	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Tipo di esplosivo TNT + T4	Incompatibile	Compatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Schegge di lega leggera con bordi arrotondati	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Penetrazione di schegge nei cuscini	Incompatibile	Compatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Pirolizzazione della stoffa	Incompatibile	Compatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Arresto simultaneo di tutti gli impianti	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Poco comp.	Incompatibile
Assenza di pezzi estranei nell'area di recupero	Compatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Poco comp.
Assenza di forature e di schegge estranee	Compatibile	Incompatibile	Compatibile	Compatibile	Incompatibile
Assenza di impronte d'urto	Compatibile	Compatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Distacco contemporaneo simmetrico de motori	Incompatibile	Incompatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Assenza di corpi estranei nei motori	Poco comp.	Poco comp.	Compatibile	Poco comp.	Incompatibile
Chiodature estruse e strappate	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Lamiere del rivestimento arricciate	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Rigonfiamenti nel rivestimento	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Tubi del condizionamento e della toilette schiacciati	Incompatibile	Incompatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Maschere d'ossigeno non attivate	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Rottura "negativa" di un'estremità alare	Compatibile	Compatibile	Compatibile	Compatibile	Incompatibile
Frammenti "stampati" su parti dei motori	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Frattura netta di due grandi pannelli di fusoliera	Incompatibile	Incompatibile	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Deformazione del lavabo nella toilette	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Paratia pressurizzata, pavimento e toilette sfondati	Incompatibile	Poco comp.	Compatibile	Incompatibile	Incompatibile
Assenza di "gas washing"	Compatibile	Compatibile	Compatibile	Compatibile	Compatibile

Importante è questa tabella, elaborata dall'Ing. Bazzocchi, in cui sono messi in evidenza i **livelli di compatibilità** delle principali **risultanze tecniche a fronte delle ipotesi** formulate nel corso dell'inchiesta.

Le ipotesi riportate nelle colonne sono: il **cedimento** strutturale, il **missile**, l'**esplosione** interna, la **collisione** e la **quasi-collisione**.

Il **colore verde** corrisponde a quelle **evidenze compatibili** con l'ipotesi della causa: **solo per l'ipotesi "bomba" la colonna corrispondente è totalmente verde!**

Qualsiasi **agenzia di inchiesta** su incidenti aerei **non avrebbe dubbi**, a fronte di tutti questi elementi, che **si è trattato dell'esplosione** di un ordigno all'interno del DC9.



Dr Francesco Farinelli



USTICA

I FATTI E LE FAKE NEWS

Cronaca di una
storia italiana fra
Prima e Seconda Repubblica

Premessa

[...] a fronte di commettere un'ingiustizia [...], andare contro l'opinione pubblica non costituisce un ostacolo. In quel caso, allora, si sarebbe trattato di una vergogna perché si sarebbero condannati o ritenuti responsabili di un reato persone nei cui confronti vi era un difetto assoluto di prove.

[Sentenza della I Corte di Assise di Appello di Roma, Motivazioni, 6 aprile 2006, p. 48.]

Parte I

Fonti e contesto

LE FONTI SECONDARIE

Nei confronti dei vertici dell'AMI ci sono state

«due sentenze di assoluzione, la prima per prescrizione e la seconda per insufficienza di prove».

D. BONFIETTI, Ricordare i fatti. Introduzione, in C. VALENTI (a cura di), Ustica e le arti. Percorsi tra impegno creatività memoria, Titivillus, 2007, p. 25.

LE FONTI SECONDARIE

- Il Senato, considerato che:

[...] il magistrato dott. Priore, con la sentenza-ordinanza, **ha finalmente fatto emergere la verità:** “l’incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettamento, il DC9 è stato abbattuto, è stata spezzata la vita a 81 cittadini innocenti con un’azione, che è stata propriamente atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata, operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro Paese, di cui sono stati violati i confini e i diritti. Nessuno ha dato la minima spiegazione di quanto è avvenuto”;

La «conclusione dell'inchiesta»

Secondo le conclusione [sic] dell'inchiesta condotta dal giudice **Rosario Priore** il DC9 fu vittima di un'azione di guerra:

L'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, il DC9 è stato abbattuto, è stata spezzata la vita a 81 cittadini innocenti con un'azione, che è stata propriamente atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata, operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro Paese, di cui sono stati violati i confini e i diritti.

L'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettamento, il DC9 è stato abbattuto, è stata spezzata la vita a 81 cittadini innocenti con un'azione, che è stata propriamente atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata, operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro Paese, di cui sono stati violati i confini e i diritti.

Legenda

Rosso: non si trova nell'ordinanza-sentenza

Blu: Si trova nell'ordinanza sentenza ma non nelle considerazioni finali

Verde: si trova nelle considerazioni finali

Viola: nel testo originale «principalmente».

Scompaiono le premesse ipotetiche

Certo **se** la caduta dell'aereo civile è stata determinata da quasi collisione...

Non diverse le conclusioni anche **se** la caduta è stata determinata da una qualche esplosione esterna, come di missile a prevalente effetto di blast...

«Nessun fatto è accertato: [...]. Forse l'ipotesi più corretta sarebbe stata quella del fatto non sussiste, perché nessun fatto è accertato».

PM G. Salvi, 1998

«Prima di aver letto con attenzione»

«L'errore che in parecchi, in parte anch'io, abbiamo commesso è il seguente. Prima di aver letto con attenzione le cinquemila pagine dell'ordinanza del giudice Priore, abbiamo proclamato urbi et orbi che la verità era stata raggiunta. Bastava invece leggere con attenzione, anche se era necessario molto tempo, le cinquemila pagine per sapere che non era affatto vero».

G. Pellegrino, 12 dicembre 2000.

Perché non era affatto vero?

In un'area di circa 50-60 miglia intorno al luogo dell'incidente [...] non c'è traccia di altri aerei significativi per l'incidente.

Perizia DDT, 16.6.1997, Parte IX, p. 7

Gli autori di queste note ritengono che i fatti precedenti autorizzino a **dedurre** che l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettamento, verosimilmente nei confronti dell'aereo nascosto nella scia del DC9 e che l'aereo di linea sia rimasto vittima fortuita di tale azione.

Note Conclusive DDT, 1999

In conclusione si può affermare, **al di là di ogni ragionevole dubbio** che quella sera si verificò un'azione militare di intercettamento, con ogni verosimiglianza nei confronti dell'aereo nascosto nella scia del DC9 e che la caduta dell'aereo di linea sia accaduta in
questo contesto

R. Priore, Ordinanza-sentenza, 1999, p. 3953.

Secondo noi i dati radar **non possono dimostrare** l'esistenza di un secondo
aereo, nella scia del DC9»

(Enzo Dalle Mese, Corte Assise, Udienza 25 marzo 2003, p. 4.)

E il relitto?

«vi sono degli elementi che di per sé sarebbero sufficienti a fare affermare che vi è stata un'esplosione all'interno dell'aereo»

PM G. Salvi, 22 Settembre 1998

«L'esplosione all'interno dell'aereo, in zona non determinabile, di un ordigno è dunque la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro. Certamente invece non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una sua testata»

Requisitorie del Pubblico Ministero nel procedimento n. 266/90A P.M. E 527/84A G.I, p. 404.

Collegio tecnico-radaristico del giudice

Esplosione interna unica causa tecnicamente sostenibile

METODO E CONTESTO

« Credo che il punto di partenza di questa difficoltà stia in una situazione di contrasto in fatto che nasce già dalla sera del 27 giugno, ed è l'esistenza di dati radar tali da **non consentire di escludere in maniera netta** la presenza di un secondo aereo in prossimità del DC-9».

PM G. Salvi, 22 Settembre 1998.

«Fantapolitica o romanzo»

«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».

(Sentenza Corte di Assise di Appello, p. 116)

Contesto interno

a) la supposta battaglia aerea

- 28 giugno: telefonata a nome dei Nuclei Armati Rivoluzionari
- 3-8 luglio 1980: Il gioco delle parti: cedimento, bomba, missile (PCI – MSI - PRI- RAI)
- 13 dicembre 1980: escluso cedimento strutturale
- 16 dicembre 1980: Itavia - missile
- 17 dicembre 1980: Ministro dei trasporti - Missile

Contesto interno

b) l'instabilità

- 1980: stillicidio di delitti
- Mozione di sfiducia nei confronti del Ministro di Grazie e Giustizia (Morlino)
- Luglio 1980: Accuse al Presidente Cossiga per la latitanza di Marco Donat-Cattin
- 23 novembre 1980: Terremoto dell'Irpinia
- 12 dicembre 1980: le BR rapiscono il giudice Giovanni D'Urso
- 2 agosto 1980

Contesto interno

b) l'instabilità

- 1989: Commissione Pratis: relazione non discussa dal Consiglio dei Ministri – Governo in crisi
- 1992: Relazione Commissione stragi consegnata a Camere sciolte
- XI legislatura la Commissione non affronta più il caso Ustica
- 1995 Proposta di relazione di G. Pellegrino non fu discussa nemmeno all'interno della Commissione stessa: scioglimento anticipato della legislatura

Contesto esterno

- Estate 1979: Da Andreotti a Cossiga
- Guerra Fredda: I missili nucleari a Comiso (di fronte alla Libia)
- Il centro del Mediterraneo: Italia- Malta-Libia
- 15-16 maggio 1980: Ultimatum FPLP per Abu Anzeh Saleh
- Giugno 1980: Delegazione libica alla Farnesina
- 2 agosto 1980: Zamberletti a Malta per siglare accordo con Dom Mintoff
- 24 agosto 1980: si sfiorò la battaglia tra navi italiane e navi libiche sui Banchi di Medina.

Il cambio del Giudice Istruttore

«Era un'inchiesta morta. I magistrati di allora la conducevano in un certo modo. [...]. Comunque riuscimmo a cambiare i magistrati. Mettemmo un magistrato di grande capacità e di grande serietà che è il giudice Priore circond... affiancato da altri magistrati».

L. Gualtieri, MCS, 22 giugno 1994.

Parte II
L'Aeronautica Militare italiana

Perché fu coinvolta nella vicenda?

- 1) Doveri e responsabilità
- 2) Contesto

Doveri e responsabilità

- Operazioni di ricerca e di soccorso (RCC gestiti dall'AM)
- Il Capo di Stato Maggiore presiedeva all'alta direzione tecnica, operativa e di controllo dell'intero traffico aereo (tramite **ITAV: Ispettorato Telecomunicazioni e Assistenza al Volo**)



RIV (Regione Informazioni al Volo)

le connesse funzioni di controllo del traffico aereo civile erano in primo luogo svolte attraverso la struttura della RIV.

RIV di Ciampino



Marsala

«dice che non stavano guardando, perché hanno l'esercitazione»



In realtà: SYNADEX



Ambasciata
americana

«io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una **eventuale collisione.**»

A seguito delle indagini:

1. Solo 3 persone (che non operavano ai radar) su 40-50 persone della Sala Operativa di Ciampino avrebbero visto tracce di aerei sconosciuti
2. L'operatore che per ultimo aveva parlato con i piloti del DC-9 esclude esplicitamente la circostanza di aerei americani che razzolavano
3. L'operatore radar per la zona sud di Roma che aveva seguito sullo schermo del radar l'ultima parte del volo del DC-9 riferì (1986) che la sera dell'incidente la situazione di traffico era tranquilla e che sul suo schermo non aveva rilevato nessuna delle tracce di cui avrebbe sentito parlare negli anni successivi
4. Nessuno dei piloti (parliamo di almeno otto persone) dei quattro aerei civili che si trovavano nella zona interessata dal DC-9, e cioè un volo ATI, un altro volo Itavia e due voli della compagnia Air Malta, ha mai segnalato la presenza di altri velivoli o ha rilevato situazioni anomale

Contesto

- Nell'anno precedente e anche nel corso del 1980 vi furono molte segnalazioni da parte di comandanti di velivoli civili che lamentavano di essere stati attraversati da velivoli sconosciuti, specialmente in quell'area del Mediterraneo.
- In molti casi erano leciti ma venivano enfatizzati dai comandanti («Il solo fatto di aver visto un velivolo attraversare l'aerovia ad una quota diversa spesso faceva scattare la segnalazione di mancata collisione»). In parte dovuto a vertenze sindacali in atto e a un braccio di ferro tra Ati, Itavia, per concessioni di linee, miglioramenti economici ecc.
- Il dubbio, insomma, fece scattare una serie di telefonate di verifica tra i vari centri del controllo aereo che vennero poi a lungo ritenute **indizi probanti** di una qualche conoscenza tenuta nascosta



La telefonata all'Ambasciata americana

Fu interpretata come l'evidenza che fossero state individuate tracce attribuibili ad aerei americani nell'area controllata.

In realtà:

Le “**Istruzioni permanenti**” in vigore presso il Centro di controllo prevedevano, in accordo con le raccomandazioni ICAO, che, una volta falliti tutti i tentativi diretti a stabilire il contatto con l'aeromobile, si dovessero estendere le indagini a tutte le possibili fonti di informazione tra le quali era elencata l'Ambasciata americana come il tramite per contattare i Comandanti di portaerei della VI Flotta statunitense.

1998: Requisitoria dei Pubblici Ministeri

«Avere nascosto di avere sospettato»

Il segreto

- A domanda rispondo (prime convocazioni 1989)
- Cultura e tutela del segreto militare

Es.: Esercitazione simulata SYNADEX (in quanto inserita nell'ambito del sistema NATO, prestazioni operative di alcuni radar, coordinate geografiche della loro posizione, parte del software del sistema NADGE e suo funzionamento)

Dopo il 1989...

Maggiore apertura. Ma anche maggiore confusione...

Esempio: Maresciallo Luciano Carico

- La sera del 27 giugno prestava servizio presso sala operativa del 35° CRAM
- Ascoltato dal Giudice Istruttore Bucarelli nel 1989 afferma di non aver rilevato all'epoca altre tracce di aerei che non fossero quelle del DC9 e del Boeing diretto a Malta
- Nel 1995 va di sua spontanea volontà dal Giudice Priore: «sta a vedere che quello dietro mette la freccia e sorpassa»
- Nel 1997 deposita una memoria difensiva: «Intorno al DC9 Itavia vi erano molte altre tracce di altri velivoli, ed era ben possibile che vi fossero uno o più aerei – anche stranieri – a sorvolare lo spazio nazionale, dal momento che possono esservi autorizzazioni a sorvolare il cielo italiano in favore di velivoli identificati secondo classi differenti»

Durante il dibattimento in Corte d'Assise...

PRESIDENTE: che significa che intorno al DC9 vi erano molte altre tracce di aerei?

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: beh, intorno al DC9, diciamo, sempre intorno sullo schermo, lo schermo essendo piccolino, però le dimensioni attorno, cioè... [...] ci stanno varie aerovie, **quindi il traffico c'era, normale come tutti gli altri giorni, come sempre.**

PRESIDENTE: ecco, ma lei perché lo ha evidenziato addirittura come... ha puntualizzato questa...

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: ma bisogna vedere la domanda...

PRESIDENTE: no, non era una domanda, era... una memoria sua, non è una risposta...

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: ah, no ho capito.

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: ...la visione era ampia ogni giorno, cioè ogni ora, ogni minuto, cioè della giornata, **non facevo riferimento a quel punto in quella occasione e in quell'attimo, assolutamente**

Il cedimento strutturale

«L'orientamento assunto dal SIOS Aeronautica andò nel senso di privilegiare la tesi del cedimento strutturale. È quanto risulta dalle affermazioni rese in Commissione dall'allora ministro della difesa, onorevole Lagorio».

«In conclusione, la testimonianza di Lippolis dimostra come l'Aeronautica, sin dalle primissime fasi successive all'incidente, ebbe a disposizione significativi elementi in grado di orientare l'inchiesta in direzione dell'esplosione di un ordigno. E tuttavia scelse di tacere tali elementi e di sostenere invece l'ipotesi del cedimento strutturale».

(Commissione stragi, 1992)

«Quando ero ministro ho sentito dire che in qualche ambiente militare, forse dell'Aeronautica, ma non ne sono sicuro, si ipotizzava o si sarebbe voluto ipotizzare il cedimento. Però nelle nostre carte ufficiali la parola “cedimento” non c'è, **tale parola non è stata mai adoperata.**» (L. Lagorio)

Il Lippolis, formalmente convocato dal dottor Aldo Guarino della Procura di Palermo il 6 ottobre 1980, riferì alla magistratura le sue impressioni a Boccadifalco.

«Poiché non si avevano, almeno nel nostro paese, esperienze e conoscenze di fatti così traumatici come quello che risultò poi essere stato il sinistro di Ustica, la commissione in un primo momento privilegiò l'ipotesi del cedimento strutturale. Se questa fosse risultata la causa, avrebbe potuto avere conseguenze nell'ambito dell'aviazione civile». (C. Luzzatti)

Grazie per l'attenzione