

**Capitolo XXXVIII**  
**Consulenza tecnica Cinti - 12.05.93.**

Il Cinti consulente di parte civile nel documento depositato il 12.05.93 continua a sostenere la tesi dell'azione di un missile o di una

collisione. Ritiene che tali ipotesi ricevano “straordinaria forza dallo scenario di guerra posto in evidenza dall’analisi dei dati radar, nonché dalle conclusioni raggiunte dalla Commissione Stragi al termine dell’esame della vicenda”.

In merito all’ipotesi della esplosione di una carica nelle toilette del DC9, sostenuta dal CTU ed illustrata nel corso della riunione peritale del 29.04.93 a Pratica di Mare, ipotesi dimostrata dalle deformazioni e fratture della struttura a T della paratia di pressurizzazione, dello stipite della porta, del lavabo, delle carenature e delle camere di combustione dei motori e dalla dispersione delle parti posteriori della fusoliera in un corridoio di 6 chilometri, il consulente di parte articola la propria critica, partendo, in premessa, dai risultati ottenuti nel corso delle analisi e sperimentazioni presso il Rarde, l’Università di Brescia ed il balipodio della Marina Militare di La Spezia, che escludono “senza residui dubbi, che sul lavandino di acciaio inossidabile registrato tra i reperti, esistano tracce di esposizione diretta ad evento esplosivo”.

Passando alla analisi del dettaglio delle rotture indicate quali sintomatiche dell’avvenuto fenomeno esplosivo, l’attenzione del Cinti si sofferma sulle prove effettuate sul “tubo nel simulacro del water” collocato “in posizione attentamente scelta per rendere la prova confrontabile con quanto secondo l’ipotesi bomba sarebbe avvenuto sul DC9. All’esito delle tre prove, il tubo, che sarebbe dovuto essere schiacciato, è risultato totalmente indenne tranne nell’esplosione dei 737 grammi, quando è risultato moderatamente ammaccato e piegato in un punto. Peraltro questa prova ha disintegrato il lavandino, e pertanto non può essere considerata”.

Egli ritiene che “è stato raggiunto un apprezzabile convincimento che il famoso lavandino non è stato esposto ad un fenomeno esplosivo e che probabilmente anche le sue deformazioni come quelle del tubo devono essere attribuite ad azione meccanica. Una ulteriore conferma di questa ipotesi è data dal fatto che la salma della signora Calderone Maria Vincenza, esumata e sottoposta ad autopsia, non ha mostrato alcun segno di esposizione ad un fatto esplosivo, mentre da molteplici e precise testimonianze risulta che la detta passeggera era seduta nel primo sedile della fila di destra entrando dalla scala posteriore, dove era stata sistemata perchè fratturata ad una gamba. La passeggera si trovava pertanto a diretto contatto con la parete della toilette rivolta verso prua”.

Il consulente non prende in considerazione l’ipotesi del distacco in volo del motore sinistro per effetto di una esplosione, mentre si sofferma sulla ipotesi che la esplosione abbia prodotto la rottura della fusoliera, innescando una decompressione esplosiva, capace di disintegrare tutta la porzione terminale del velivolo. Egli oppone a ciò l’entità delle “pressioni

in gioco”, insufficienti “per provocare la rottura della superficie dell’aereo, inoltre per giustificare il distacco dei motori” ed inoltre “...a produrre la rottura di tutti i sessanta correnti che formano, con le ordinate, la intelaiatura resistente di ogni velivolo”. Osserva, poi, come il luogo di ritrovamento della coda, 4 chilometri più ad Est dei motori, non è congruente con una esplosione; se la decompressione esplosiva avesse disintegrato la parte posteriore dell’aereo facendo cadere i motori, la coda e disperdendo nel vento brani di fusoliera, tutto ciò che è pesante avrebbe dovuto essere trovato in breve spazio. Ora i motori pesano 2.000 chilogrammi l’uno ed il troncone di coda pesa circa 1.500 chilogrammi ed è del tutto inadatto al volo. Il suo ritrovamento a 4 chilometri dai motori appare, quindi, non congruente con l’ipotesi di decompressione esplosiva.

Sostiene da ultimo, sulla base dei risultati della inchiesta amministrativa, che per un attentatore era praticamente impossibile deporre una bomba a bordo. Se l’esplosione c’è stata, qualcuno ha collocato la bomba a bordo. In particolare, è stato detto, nel mobiletto in cui è inserito il lavandino. Chi sostiene questa ipotesi non tiene evidentemente conto di quanto avviene su un aereo ad un “capolinea”. Già dall’inchiesta amministrativa, poi in occasione della perizia Blasi, infine in occasione della presente inchiesta è stato accertato:

- atterraggio a Bologna h.19.03 A
- apertura porte h.19.08 A
- ultimato sbarco passeggeri h.19.15 A
- sbarco bagagli ultimato h.19.23 A
- pulizia dell’aereo da h.19.23 a h.19.33 A
- carico bagagli iniziato a h.19.22 A
- imbarco passeggeri iniziato a h.19.33 A
- chiusura porte h.19.55 A
- decollo h.20.08 A

Ora c’è da considerare che il comandante che cede l’aereo non se ne allontana sino a quando non ha passato le consegne al subentrante.

La pulizia è totale. Comprende alloggiamento dei bagagli a mano, pavimento, cabina di pilotaggio, gabinetti. Durante la sosta, inoltre si completa il carico del galley.

Nei gabinetti comprende lo svuotamento dei contenitori sia dei rifiuti liquidi (a mezzo bottino) sia solidi, così come comporta svuotamento e pulizia dei posacenere. Al termine delle operazioni di pulizia il caposquadra effettua il controllo ed altro controllo viene eseguito dal capo equipaggio di cabina prima che i passeggeri vengano ammessi a bordo.

Appare, quindi, praticamente impossibile che un attentatore abbia potuto deporre una bomba a bordo.

\* \* \* \* \*