

«Fu una quasi collisione»

Ustica: il vortice creato dal Mig libico spezzò l'ala al Dc9

di Francesca Ferretti

La formula chiave è «quasi collisione», quella che finalmente è riuscita a dare una spiegazione alla tragedia di Ustica. A trovarla è stato Carlo Casarosa, professore di Meccanica del volo alla facoltà di Ingegneria di Pisa che dal 1990 al 1994 ha diretto le operazioni di recupero e ricostruzione del relitto del Dc9 dell'Itavia. Leggendo la verità scritta sui frammenti dell'aereo, il professore è riuscito a individuare le cause dell'incidente, oggi raccontate nel libro "Ustica. Storia di un'indagine" (Edizioni Plus).

Per Andrea Purgatori — il giornalista del "Corriere della Sera" che ha seguito fin dall'inizio il caso di Ustica partecipando nel 1991 anche alla sceneggiatura del film "Il muro di gomma" — quella del professor Casarosa «non è una delle tante verità, ma l'unica possibile.

Molti continuano a domandarsi se sia stato fatto tutto il possibile per scoprire la verità sull'incidente aereo in cui, il 27 giugno 1980, persero la vita ben 81 persone. Alla fine dei conti, la risposta sul piano giudiziario e scientifico indubbiamente è sì», spiega Purgatori. «Ma resta anche il sospetto che fin dall'inizio in Italia e fuori c'era chi puntava a una non-conclusione di tutta la vicenda».

La soluzione trovata da Casarosa, basata su un'analisi esclusivamente tecnica, chiama ancora in causa quelle complicità di livello superiore che a distanza di tanto tempo hanno ancora il potere di imprigionare la realtà inconfessabile di questo mistero.

L'ipotesi formulata dal professore è appunto quella conosciuta col nome di «quasi collisione»: le indagini dimostrano che la sera del 27 giugno 1980 un aeroplano — presumibilmente il Mig 23 ritrovato un mese dopo abbattuto nei boschi della Sila — stava volando nella scia del Dc9 Itavia per evitare l'intercettazione radar.

Sopra il mare di Ustica, il Mig avrebbe compiuto una manovra di evasione, probabilmente dopo essere stato intercettato, provocando una scia d'aria vorticoso che ha investito il Dc9.

L'interferenza aerodinamica risultante, ha determinato la rottura dell'estremità dell'ala sinistra, con conseguente caduta dell'aereo.

Per confermare la possibilità di un simile episodio, Casarosa ha indicato nella sua perizia una serie di undici incidenti aerei verificatisi per cause simili tra il 1964 e il 2001 e che hanno causato la perdita di 327 vite umane.

«Sono stati decenni di indagini, battaglie e, certo, anche di errori», osserva Purgatori. «Per comprendere il senso di un'inchiesta così tecnica e complessa, magistrati e giornalisti hanno dovuto impadronirsi del linguaggio criptico di piloti e radaristi militari e controbattere le affermazioni che i grandi bugiardi (non solo quelli italiani) davano in pasto all'opinione pubblica nella speranza di depistare e occultare. Ma nel tempo i quesiti sono diventati sempre più stringenti e precisi e le risposte inconsistenti o omissive. Ma più l'indagine diventava materia per specialisti, più scemava l'interesse della gente. Per questo, nell'oblio generale, i "grandi bugiardi" si sono convinti di aver vinto. Ma non è così. E la verità di Casarosa, così com'è raccontata nel libro un po' romanzo, un po'

diario, un po' perizia ne è la prova».

Il coinvolgimento di Casarosa nella vicenda di Ustica risale al 1990, quando fu chiamato dal giudice Rosario Priore a far parte del collegio peritale della seconda inchiesta sul disastro aereo. Un'esperienza che lo ha impegnato per molti anni, dalle operazioni di individuazione del relitto del DC9, al recupero dei vari pezzi, alla ricostruzione e all'esame del velivolo oggi conservato al Museo della memoria di Bologna.

Dopo la nomina a membro del collegio peritale, il professore, mantenendo i suoi impegni universitari, ha portato avanti con la massima competenza l'incarico assegnatogli da Roma. Una specie di vita professionale parallela condotta ai margini di quella accademica, di cui si trova traccia nelle carte ufficiali dei processi, ma che sfugge anche a molti dei suoi colleghi e studenti.

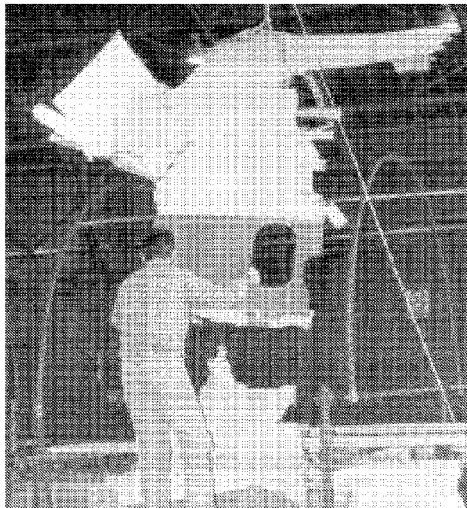
«Ho vissuto questa esperienza con entusiasmo, coinvolgimento emotivo e grande impegno, consapevole del fatto che andavo a lavorare su un caso molto delicato», confessa Casarosa. «Ho collaborato con grandi esperti internazionali in tema di incidenti aerei e fin dall'inizio sono stato spinto

dal desiderio di ritrovare tutti gli indizi che potevano portare a una conclusione certa».

All'inizio il professore ha svolto un lavoro di natura prettamente teorica poi, dopo aver capito che per riuscire a scoprire qualcosa di certo era necessario recuperare e studiare il relitto del velivolo, è iniziato il faticoso lavoro di ricostruzione nell'hangar di Pratica di Mare: «Ogni fine settimana e ogni momento libero mi recavo a Roma insieme a due tecnici del mio dipartimento — Mauro Romagnoli e Pierluigi Lunardelli — per seguire le varie fasi di assemblaggio dei pezzi, ma continuavo anche a svolgere le mie attività accademiche e a dirigere il dipartimento di Ingegneria aerospaziale. Il mio compito preciso era verificare le caratteristiche e le modalità di frammentazione dell'aereo: solo da questi dati si potevano evincere i segni della ipotizzata esplosione o collisione o di un eventuale impatto con un missile. Ma sul relitto non ce n'era alcuna traccia».

Casarosa non nasconde di avere avuto difficoltà anche nel suo stesso ambiente di lavoro: «Non è stato facile convincere i colleghi del collegio che le cause dell'incidente non erano quelle che circolavano da alcuni anni e che sul relitto non erano presenti tracce

Lo studioso toscano ha diretto le operazioni di recupero dopo l'incidente in cui morirono 81 passeggeri



Un momento della ricostruzione del relitto del Dc9 dell'Itavia precipitato a Ustica

ce del missile o della bomba allora ipotizzati. Lo scenario esterno ha pesato molto sull'inchiesta di Ustica, in quanto generalmente si tendeva a rintracciare le cause solo in elementi circostanti (la tensione con la Libia, la Guerra fredda). La strada giusta da seguire è stata invece iniziare dalla prova più evidente — il relitto — per arrivare a una verità basata su ipotesi tecnicamente verosimili. Successivamente se n'è verificata la congruenza con gli scenari che derivavano dalle parallele indagini giudiziarie».

Durante l'ultimo processo, che si è concluso nel 2004, la verità del professor Casarosa non è però riuscita a emergere: «In realtà i giudici non hanno escluso le ipotesi da me suggerite, il problema è stato che il processo non era incentrato sulle cause dell'incidente, ma solo nel verificare il coinvolgimento di organi statali e militari nel coprire responsabilità e negligenze. La mia è una soluzione ingegneristica del problema, per essere accettata in un procedimento giudiziario avrebbe dovuto subire altre verifiche. Il mio libro è dedicato a tutti gli appassionati del caso Ustica, che sono ancora alla ricerca di informazioni corrette e complete sull'evento. La verità che racconto si incastra a perfezione nello scenario esterno all'incidente e rende ragione di tutte le evidenze tecniche emerse dalle indagini. Spero che il mio racconto possa contribuire a far luce su un mistero apparentemente ancora irrisolto».

Dal mondo dell'industria alla carriera universitaria

Carlo Casarosa ha lavorato presso la Soc. Fiat-Aviazione (attuale Alenia) e, successivamente, ha svolto la sua carriera accademica fino a ricoprire il ruolo di professore ordinario in discipline legate alla Meccanica del volo presso il dipartimento di Ingegneria aerospaziale dell'Università di Pisa.



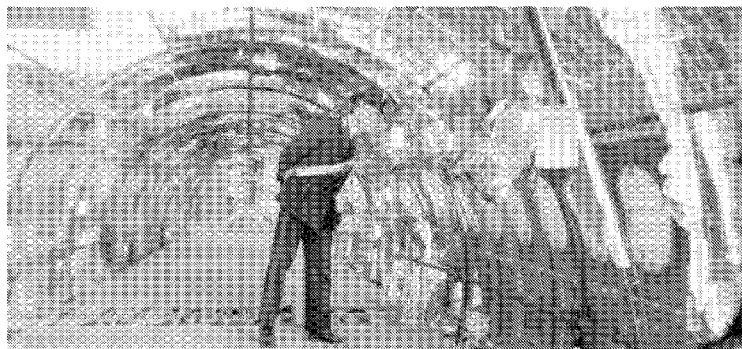
Casarosa

Il professor Carlo Casarosa, docente di ingegneria a Pisa: «La verità è nei pezzi del relitto»

Ha fatto parte del comitato di Ingegneria del Consiglio nazionale delle ricerche e, sempre a Pisa, è stato direttore del dipartimento di ingegneria aerospaziale dell'Università.

Le sue principali aree di ricerca includono la sicurezza del volo, le qualità di volo dei velivoli, la simulazione del volo, il controllo dei satelliti, le problematiche relative all'impiego di velivoli non abitati. Ha svolto attività di progetto e prove di volo nel campo di velivoli leggeri ed aerobersagli.

Grazie alla sua esperienza, ha svolto oltre trenta indagini su incidenti aerei e dal 1990 ha fatto parte del collegio peritale che ha affiancato il giudice Rosario Priore nelle indagini sulla tragedia di Ustica.



L'interno dell'aereo: il relitto è stato ricomposto negli hangar della base dell'Aeronautica militare di Pratica di Mare