

Ustica: Ingiustizia civile

“Se la buona cronaca è l’anticamera della storia, la pigrizia è una forma di depistaggio che danneggia la democrazia”. Sintetizza così, Gregory Alegi, uno dei casi più noti nella storia recente del nostro Paese, la strage di Ustica. Con il generale Leonardo Tricarico, a quarant’anni dalla tragedia in cui persero la vita 81 persone, ricostruisce una “ingiustizia civile” arrivando a spiegare “perché lo Stato pagherà 300 milioni per una battaglia aerea che non c’è mai stata”. Il volume, edito da Rubbettino, ripercorre le indagini, le vicende giudiziarie e i fatti accertati, stigmatizzando la differenza tra le sentenze penali, che escludono la battaglia aerea e i missili, e quelle civili che la confermano al punto di fissare indennizzi a carico dello Stato. Con una rigorosa opera di *fact checking* il libro riporta alla verità sostanziale dei fatti, evitando facili divagazioni che ancora popolano il dibattito su Ustica.



Leonardo Tricarico, Gregory Alegi
Ustica: un'ingiustizia civile
 Rubbettino, pp. 282, euro 18

invece entrambe ricevuto piccoli contratti di ricerca dall’Usaf, che sarebbe interessata a un possibile ruolo di trasporto presidenziale (il cosiddetto Air Force One) o più probabilmente vice-presidenziale (Air Force Two).

Per tutti i progetti il punto cruciale resta l’abbattimento del rumore al suolo, senza il quale difficilmente potrà arrivare l’autorizzazione a operare su terra. Lo stesso Concorde, d’altra parte, iniziava la corsa supersonica solo dopo aver raggiunto l’Atlantico, ciò che contribuiva ad abbassare la velocità commerciale ben al di sotto di quella teorica di punta. La mancanza di annunci da parte dei motoristi, che appaiono invece molto dinamici su elettrico e idrogeno, potrebbe essere una prima indicazione delle difficoltà tecnologiche che restano da affrontare.

Il supersonico è però solo una delle novità che potrebbero rivoluzionare il trasporto aereo. Le altre due sono la propulsione elettrica e la “mobilità urbana”, piccoli aeromobili elettrici a decollo verticale e crociera orizzontale (eVtol), e non è un caso che United le stia perseguendo tutte e tre. La compagnia aerea ha acquistato infatti una partecipazione in Archer Aviation, che sta sviluppando un eVtol con 240 chilometri

orari di velocità e fino a 100 chilometri di raggio e ha lanciato una *partnership* con Mesa Airlines per ordinare fino a 200 aerei elettrici regionali. Benché settori come la mobilità urbana, che al momento prevedono non più di uno o due passeggeri per macchina, siano del tutto nuovi per le compagnie aeree, riuscire a integrare le tre novità trasformerebbe l’intero concetto di trasporto aereo. Le probabilità di successo tecnico e commerciale delle singole proposte sono ancora tutte da dimostrare, ma è chiaro il potenziale per rendere obsoleti gli attuali modelli di riferimento e le previsioni che ne discendono. Mai come oggi la scelta è tra un modello evolutivo, basato sul graduale affinamento delle tecnologie esistenti, e uno più rivoluzionario, basato su un superamento *disruptive*. Da un lato le ottimizzazioni, dall’altro il ribaltamento generale.

Come diceva Oscar Wilde, “fare previsioni è difficile, soprattutto riguardo al futuro”. In altre parole, è difficile dire come andrà a finire. Ma non per questo si può evitare di ragionare sugli scenari futuri. Soprattutto per evitare di perdere il treno di un’innovazione che rimescolando le carte potrebbe offrire nuove opportunità anche a chi oggi appare più indietro o in difficoltà.