

CHE COSA C'E' DIETRO L'IPOCRISIA DEL «FATALE INCIDENTE»

ALITALIA: IL PERICOLO E' DI CASA

La coscienza di poi

D'ordine del signor Augusto Guerriero, fondista del Corriere, tutti gli ebrei che militano nei partiti comunisti occidentali devono sentire il dovere di uscire. Volendo, potrebbero rimanere comunisti nel cuore. Ma se non rinunceranno alle cariche pubbliche, agli posti e agli stipendi (il Guerriero misura col suo metro), non saranno più degni di rispetto. Tutto questo perché? Perché nella Unione Sovietica è stato edito un opuscolo di propaganda antisemita che tutti i partiti comunisti d'occidente hanno giudicato un deplorabile libello condannando in maniera assai ferma qualsiasi manifestazione di antisemitismo come contraria alla civiltà in generale e alla dottrina e alla prassi comunista in particolare. Per arrivare alle sue drastiche conclusioni, il Guerriero dei Crespi deve quindi ignorare queste prese di posizione ribadite tra l'altro, per quanto riguarda, nel nostro corso di mercoledì: in prima pagina. Deve cioè effettuare uno di quei piccoli falsi provocatori abituali al giornale in cui scrive e a chi vi scrive. La cosa non ci stupisce. Del pari, comprendiamo benissimo che il Guerriero, tanto preoccupato dell'antisemitismo, non abbia mai trovato tempo per una propria benefica crisi di coscienza. Tanto per dire pane al

pane (scusandoci col Guerriero che lo preferisce imbruttato), mentre i comunisti ebrei e non ebrei combattevano con le armi in pugno l'antisemitismo che insanguinava l'Europa, il fondista del Corriere non lesinava il suo appoggio a coloro che sostengono che il Guerriero non faceva un funzionario e forse un attore. Poiché il Guerriero ha avuto persino la cortesia di raccogliere i suoi scritti fascisti in volume, a edificazione dei posteri, l'argomento non è dubbio. Inneggiando al Patto d'acciaio, all'Asse, alle guerre in camicia nera e bruna, il Guerriero ha fatto la sua parte (e quale parte!) nello spingere alla morte la gioventù italiana e la popolazione ebraica di tutte le età. Perché il signor Guerriero non si è fatto venire una piccola crisi di coscienza quando le «immane vittorie», cui plaudiva, si accompagnavano allo sterminio di milioni di esseri umani? La differenza tra noi e lui è tutta qua: noi non abbiamo nessuna coda di paglia quando condanniamo l'antisemitismo, in tutte le sue forme. Esso ci è sempre stato completamente estraneo. Il signor Augusto Guerriero dovrebbe invece accompagnare le sue esortazioni morali con un tantino di autocritica. Tanto perché si possa credere a lui, quando grida «al ladro».

Tedeschi



NOVEMBRE '56 ORLY (Parigi) — Un aereo della LAI — società poi confluita nell'Alitalia — precipita: 32 morti.



FEBBRAIO '60 SHANNON (Irlanda) — Un aereo dell'Alitalia si schianta: 34 morti, 18 superstiti.



MARZO '64 NAPOLI — Un «Viscount» dell'Alitalia si fracassa contro il monte Somma: 45 morti.

In mano al fior fiore dei «boss» un consorzio controllato dalla Regione per la distribuzione di antiparassitari

Formiche argentine e ragni rossi per far fare soldi ai capi mafia

Lo scandalo rivelato, con ampia documentazione, dal nuovo quindicinale del PCI per la Sicilia, «L'Autonomia»

Dalla nostra redazione

PALERMO, 2. I più bei nomi del gangsterismo mafioso di Palermo «lavoravano» con specifiche e delicate mansioni per un ente di diritto pubblico controllato dalla Regione; molti dei mafiosi, inoltre, hanno fruito, insieme con un pugno di agrari, dei vistosi servizi dell'ente - stesso in base ad una procedura che definiremo «a misura di mafioso». E' questa la storia che si è svolta in questi giorni, in un'inchiesta che ha coinvolto i mafiosi e i politici, i giudici e i magistrati, i carabinieri e i funzionari della Regione. I particolari dello scandalo - che getta nuova luce sulle impressionanti penetrazioni fra cosche mafiose e potere politico qui in Sicilia - vengono rivelati da «L'Autonomia», il quindicinale del comitato amministrativo di cui domani viene messo in vendita il primo numero.

Il fedelissimo commissario

All'affare la rivista dedica uno speciale inserto di quattro pagine contenente la documentazione fotografica dei più scandalosi particolari della vicenda, nella quale, per un verso o per l'altro, sono coinvolti due assessori d.c. del governo regionale di centro-sinistra attualmente in carica.

L'ente nel quale si è realizzata una così concreta ed efficace integrazione dei mafiosi è il Consorzio intercomunale anticoccidico di Palermo, al quale da più di trent'anni è affidato il compito di coordinare in tutta la provincia la lotta contro i parassiti dell'agricoltura. Nel '60, dunque - quando assessore regionale all'agricoltura era l'on. Carollo, ora assessorato al ramo del Lavoro della Presidenza - il Consorzio di Palermo fu sciolto e il suo patrimonio di 120 milioni di lire fu passato in mano all'on. Fasino e al posto dell'avvocato Picone è andato il consigliere comunale d.c. di Palermo, Aurelio Cusimano.

Ma le cose sono andate meglio quando lo stesso assessore è passato in mano all'on. Fasino e al posto dell'avvocato Picone è andato il consigliere comunale d.c. di Palermo, Aurelio Cusimano. «L'Autonomia» rivela che, questa fase, fra gli altri, è stato assunto dal Consorzio un nota mafioso di Godrano, Francesco Pecoraro, che una volta campagna antiparassitaria, stavolta contro il ragno rosso, è stata caratterizzata, esattamente un anno fa, da atti scandalosi atti in favore di mafiosi ed agrari. Fasino aveva stanziato 80 milioni per una nuova operazione antiparassitaria che doveva investire, nella primavera dell'anno scorso, tutta la provincia di Palermo, alla cui realizzazione doveva sorvegliare appunto il Consorzio anticoccidico. «Ebbene, durante la campagna elettorale - sottolinea «L'Autonomia» - il liquido antiparassitario «Ovifax», invece di essere

irrotato negli agrumeti della provincia, è stato spartito ad un gruppo relativamente ristretto di proprietari dell'agro palermitano, fra i quali figurano noti mafiosi finiti qualche tempo dopo in galera (uno per tutti il notissimo Paolino Bontà - n.d.r.) e un gruppo di personaggi noti per i loro rapporti con i dirigenti del Consorzio (la rivista dei comunisti siciliani cita il caso del facoltoso industriale Rocco Carcione, proprietario ed affittuario dei locali dove ha sede il Consorzio, e di un fratello ed una sorella di costui, oltre a quello della vedova del presidente della Cassa di Risparmio, signora Pecoraro-Cusenza, che è anche suocera dell'on. Giannone). E la vasta parentela di un conosciuto e consistente gruppo di mafiosi di Palermo, che viene indicato nel rapporto Malusa». Gaetano Buscemi (arrestato, componente della banda Torretta), Pietro Torretta (arrestato, capo della gang di Palermo centro) e responsabile di 13 omicidi, tra cui i 7 della strage dei Ciaculli), Giovanni Battista Vitale e Giuseppe Bologna (mafiosi di Altarello), gli ex confinati Pietro Bonanno e Giuseppe Di Pisa da Misimeri, il capomafia di Castelcivita Peppe Panno (cosca dei Greco) e tanti altri mafiosi, delinquenti patentati, sorvegliati speciali, ecc.

Era, l'on. Carollo, al corrente della imponente partecipazione delle cosche mafiose alla «campagna»? Sembrerebbe di sì, se lo scandalo è stato assunto dal Consorzio, è passato in mano all'on. Fasino e al posto dell'avvocato Picone è andato il consigliere comunale d.c. di Palermo, Aurelio Cusimano.

«L'Autonomia» rivela che, questa fase, fra gli altri, è stato assunto dal Consorzio un nota mafioso di Godrano, Francesco Pecoraro, che una volta campagna antiparassitaria, stavolta contro il ragno rosso, è stata caratterizzata, esattamente un anno fa, da atti scandalosi atti in favore di mafiosi ed agrari. Fasino aveva stanziato 80 milioni per una nuova operazione antiparassitaria che doveva investire, nella primavera dell'anno scorso, tutta la provincia di Palermo, alla cui realizzazione doveva sorvegliare appunto il Consorzio anticoccidico. «Ebbene, durante la campagna elettorale - sottolinea «L'Autonomia» - il liquido antiparassitario «Ovifax», invece di essere

Forma di richiesta di un quantitativo di antiparassitario del Consorzio a don Paolino Bontà. Contiene campi per nome, indirizzo, quantità richiesta e data.

Il documento comprovante l'assegnazione di un quantitativo di antiparassitario del Consorzio a don Paolino Bontà. Una ampia documentazione sulle collusioni tra la mafia e l'ente controllato dalla Regione viene pubblicata dalla rivista quindicinale «L'Autonomia», di cui è uscito a Palermo il primo numero.

Gli amici dell'assessore

Ma non basta: «Poiché i terreni degli amici dell'on. Fasino non sono ubicati nell'agro di Palermo, nei registri di scarico la reale ubicazione dei terreni è stata alterata. Così, l'insetticida consegnato al comm. Rocco Carcione, i cui terreni sono a Palatinico, figura destinato ad agrumeti del territorio di Monreale; l'insetticida dato ai Motisi (Falsomiele) risulta assegnato a Carini, e così via».

Nemmeno l'on. Fasino sapeva e sa nulla della infiltrazione mafiosa nel Consorzio? Certo - che questo nuovo scandalo fornisce la riprova di un preciso dato di fatto per il quale non soltanto l'Antimafia e il Parlamento, ma anche la Magistratura ordinaria è chiamata ad intervenire immediatamente: la ricchezza dei legami fra mafia e potere politico è tale che, in diverse zone dell'agro palermitano e in svariati settori (a cominciare da quelli tradizionali dei Consorzi di bonifica e della distribuzione dell'acqua), l'amministrazione pubblica e l'organizzazione mafiosa spesso si identificano e si confondono.

Concorrenza unico obiettivo Pesante usura degli equipaggi «Siamo in avaria»-«Proseguite!»

La presidenza, la direzione generale e il personale tutto dell'Alitalia, uniti nello stesso sentimento di dolore e di rimpianto, annunciano la perdita di Pasquale Umiano Italo Billau, Giuseppe Camponi, Lucio Sarzi Amadei, Gabriella Cortesi periti compiendo il loro dovere nel cielo di Napoli in seguito ad un fatale incidente il 28 marzo 1964. L'Alitalia con unanime, commosso sentimento di cordoglio prende parte al lutto delle famiglie dell'equipaggio e dei passeggeri periti nello stesso fatale incidente. Questo l'annuncio fatto pubblicare su alcuni giornali dopo il disastro aereo di Monte Somma. Fatale incidente? Ecco il solito paravento - tessuto sempre di ipocrita compunzione - dietro il quale si cerca di nascondere la verità. E la verità è che sui velivoli dell'Alitalia il pericolo di casa. Per come vanno le cose nella massima società aerea nazionale - la compagnia di bandiera, come si dice - è merito solo di Santa Fortuna se la percentuale di incidenti non diventa spaventosa.

Quando gli equipaggi cui sono affidati ogni giorno i velivoli con la freccia e l'arco alato vogliono descrivere la situazione dell'Alitalia in modo eufemistico dicono: «La compagnia soffre di una crisi di crescita troppo rapida». In realtà la flotta è stata rinnovata e aumentata a ritmo frenetico (e non si tratta di uno sforzo eccezionale, posto che i quattrini li ha sborsati l'IRI, cui la società appartiene in gran parte, cioè lo Stato, cioè tutti) solo per un motivo di concorrenza. Ci si è posti cioè l'obiettivo di farsi largo a gomitate fra le compagnie internazionali e tale obiettivo è stato perseguito con criteri privatistici, speculativi. Pubblico era ed è solo il denaro.

Allo sviluppo impetuoso dei mezzi fa riscontro una struttura, abborracciata, burocratica, insufficiente. Dietro le scrivanie del sontuoso palazzo in retrocemento dei Parioli i personaggi sono sempre gli stessi: il conte Carandini presidente (un signore dall'aspetto puntigliosamente curato, con vaga somiglianza - dicono - a Gary Cooper, ex ambasciatore a Londra e padrone del latte Torripietra); uno stuolo di ex generali e colonnelli dell'aeronautica militare che riempiono a caso le poltrone ma che hanno tuttavia, e lo vedremo, una particolare utilità per l'Alitalia. I tecnici autentici, gli esperti con preparazione valida e moderna sono ben pochi: purché non diano troppa ombra.

Cominciamo dagli equipaggi, anche se questo non è il punto fondamentale e se il sacrificio e gli sforzi dei singoli uomini sono fuori discussione. Va detto subito che in Italia non esiste altra scuola per la preparazione del personale navigante, una funzione estremamente delicata - che quella della Alitalia a Fiumicino. Il ministero competente, della Difesa chissà perché fino a un anno fa, e ora quello dei Trasporti, ha semplicemente delegato il compito alla compagnia. Quando arriva il giorno dell'esame le superiori autorità, i controllori insomma, spediscono il solito colonnello. Costui gli aerei da trasporto civile il conosce al massimo come passeggero, dalle poltrone della carlinga; l'aeronautica militare dispone di velivoli da caccia e da ricognizione. L'alto ufficiale sale a bordo con gli allievi da abilitare e fa, grazie ad essi, il volo previsto. Come gli altri? Beh, se l'aereo non cade tutti abili. Eppure, non a caso, la ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) ha stabilito norme dettagliatissime per il rilascio di brevetti e abilitazioni. La preparazione e l'idoneità per il pilota di sinistra - il primo comandante, colui che ha la massima responsabilità dell'aeromobile - è una cosa, quella per il pilota di destra un'altra: i ruoli non sono assolutamente intercambiabili. In ogni caso la abilitazione è obbligatoria per ciascun tipo di velivolo, per i piloti come per i motoristi.

Stando così le cose è chiaro che la compagnia nazionale, ove occorra, fa quello che vuole. Servono per caso cinquanta primi comandanti? Bene, si decidono promozioni su due piedi fino a raggiungere il numero necessario. Se requisiti e numeri non coincidono, pazienza. Negli anni scorsi, in occasione di scioperi, l'Alitalia ha fatto volare motoristi di terra, presi dagli hangar. Le violazioni nell'attività dell'Alitalia sono - norma. Consideriamo i limiti di impiego e la composizione degli equipaggi. Per un volo a tempo medio (equipaggio di tre piloti e motorista) la compagnia prevede 17 ore di servizio per il motorista, delle quali 13 di volo effettivo. E' bene ricordare che è obbligatoria la presenza in aeroporto un'ora prima del decollo e ancora per trenta minuti dopo l'atterraggio. Il percorso dall'abitazione allo scalo e viceversa (quanto rapido nelle città dove ognuno sa) non viene considerato. Per un volo a tempo lungo 24 ore di servizio, delle quali 20 di volo effettivo. In questo caso l'equipaggio è di 4 piloti e 2 motoristi poiché in teoria dovrebbe esserci l'avvicendamento e il relativo riposo. Naturalmente il riposo non è letto in albergo ma, al massimo, su una poltrona di passeggero con un beneficio facilmente immaginabile. Chi fino all'altro giorno ha

volato con i DC 7 F, i «carro» per il trasporto merci, è riuscito a totalizzare 30-35 ore di servizio alla volta. Certo, proiettato al ministero si può. Dopo un certo tempo arriva un foglio nel quale è trascritta pari pari la giustificazione dell'Alitalia e la promessa che non avverrà più. Di questi documenti ogni pilota motorista ne ha un pacco.

In nessun altro paese prestazioni tanto massacranti sono consentite, e nemmeno richieste. Violazioni occasionali e violazioni premeditate. La differenza fra il tempo di volo programmato e quello reale non è mai inferiore ai 15-30 minuti. Tempi di riposo minimo non rispettati, ferie saltate, limiti di impiego per volo, per mese, per trimestre, per anno sistematicamente ignorati. Questa l'usura cui sono sottoposti gli equipaggi. In definitiva, a non considerare altro, chi ha il diritto di parlare di «fatali incidenti» è il regolamento del ministero. Lo abbiamo detto, è del '56. Quello nuovo viene alleggerito da anni fra il ministero stesso e l'Alitalia, passa cioè da un cassetto all'altro. Ecco a che cosa potrebbe servire. I colonnelli e i generali dietro le scrivanie, l'integrità fisica del personale navigante è nelle mani dei dirigenti della compagnia, la sicurezza dei passeggeri affidata ai santi.

Dell'assistenza da terra converrà parlare a parte, con un discorso specifico meritano le strutture e l'organizzazione dei servizi Alitalia in rapporto alla salvaguardia di coloro che salgono sui velivoli della compagnia e che ad essa affidano ogni giorno la propria vita. Un accenno solo a un altro problema. Prima di ogni partenza lo equipaggio riceve l'aeromobile con il relativo «giornale di efficienza», il documento firmato da un ingegnere. Sostanzialmente è un'accettazione a scatola chiusa. La sostituzione di ogni apparecchiatura è prevista dalla casa costruttrice secondo tempi e modalità prestabiliti e il rispetto di essi è affidato alla compagnia. Questa decide anche, per proprio conto, quali apparecchiature siano indispensabili per la sicurezza del volo e quali no: la valutazione è tanto soggettiva che spesso si chiedono allora istruttorie alla base dell'Alitalia a Roma. La risposta, tranne casi estremi, è sempre la stessa: Proseguite!

Giorgio Grillo

Alla Camera la sciagura del Viscount

NAPOLI, 2. Mentre continua la dolorosa e allucinante operazione di riconoscimento delle vittime del Viscount (stasera è stata identificata la giovane Annette Locatelli di Nizza), i tecnici e gli specialisti del registro aeronautico hanno effettuato stamane, sulla «cresta del cardo» di Monte Somma i rilievi fotografici dei rottami. Gli stessi tecnici, eseguite le fotografie, tenteranno anche di recuperare gli strumenti di bordo e del materiale che potrebbe essere utile alla commissione d'inchiesta che sta svolgendo le indagini per conto dell'aviazione civile.

La commissione, intanto, si è divisa in due gruppi: uno dei quali è rientrato a Roma e tornerà a Napoli soltanto martedì prossimo, per una riunione plenaria che si terrà nella sede dell'Alitalia, dove l'atterraggio è da accertare, infatti, la funzionalità degli impianti dello scalo napoletano, intorno ai quali è aperta una furiosa polemica.

Mentre i fonti autorizzati - informano che tutto va bene (l'impianto «LS» per l'atterraggio strumentale sarebbe in ottime condizioni); il radar sarebbe a disposizione anche se la commissione d'inchiesta ha il documento del fatto che un documento della Camera di Commercio di Napoli, nel giorno dell'incidente, aveva fornito un quadro assai allarmante della situazione. Questa documentazione della quale abbiamo già dato notizia ieri è stata anzi oggetto di una interrogazione del deputato socialista democristiano Bruno Romano, il quale, rivolgendosi al ministro dei Trasporti e della Aviazione Civile chiede conferma dei dati pubblicati.