

Storia di uno scandalo: chi volle, come e perchè fu costruito uno degli scali più rischiosi del mondo

Tragica scommessa l'atterraggio a Punta Raisi

Così pericoloso che i piloti stranieri lo evitano

Una trappola fra mare, monti e correnti - La mancanza del radar e di altri fondamentali dispositivi di sicurezza - Errori tecnici e interessi speculativi costellarono il cambio del vecchio aeroporto - Le piste «a scartamento ridotto» - Alla più moderna mancano ancora le luci e va utilizzata solo di giorno - Le proteste ignorate dal governo e dalla Regione



PALERMO - L'angosciosa attesa dei primi parenti accorsi presso il relitto dell'aereo disintegrato

L'incredibile situazione dei lavoratori dipendenti dalla aviazione civile in Italia

PILOTI E ADDETTI ALL'ASSISTENZA AL VOLO NON POSSONO NULLA CONTRO I MILITARI

Tute le decisioni centralizzate in funzione di esigenze che niente hanno a che vedere con i voli «Alitalia» - Assurda esclusione da ogni partecipazione alla direzione di un settore di così grande importanza e delicatezza - La posizione dei sindacati «gente dell'aria» e quella dei comunisti - La NATO prima di tutto - Comunicazioni radio, radiofari e apparecchiature a terra

La tragedia di Palermo ha avuto una eco immediata fra i lavoratori di ogni settore della aviazione civile. Ecco il comunicato emesso dai loro sindacati: «Le segreterie delle federazioni nazionali della FIAC-CGIL, FILAC-CISL, UIGEA UIL, profondamente colpite dal grave incidente aereo esprimono il loro cordoglio per le vittime della tragica sciagura. L'intera categoria partecipa commossa al lutto dei familiari dei colleghi periti sui posti di lavoro ed esprime alle famiglie i sentimenti più affettuosi in questa ora di dolore che colpisce tutta l'aviazione civile. Le segreterie nazionali non possono esimersi, in questa tragica circostanza che segue a breve quella dell'ATI, di sottolineare la esigenza che le autorità di governo promuovano una severa ed approfondita inchiesta tenendo presente quanto più volte le organizzazioni sindacali hanno espresso sui problemi della sicurezza del trasporto aereo».

Fiumicino settembre 1971: dal registro delle novità operative

"Anche oggi una situazione che ha sfiorato la catastrofe"

Un esempio sconvolgente della situazione della assistenza a terra per i voli di linea che giungono o partono da Fiumicino, a Roma, è dato da queste note del registro delle «novità operative» che si riferiscono al settembre 1971 e nel quale, per poche righe, si può vedere come si delineano situazioni drammatiche che attendono, da anni, soluzione. Quando è cambiato da allora nella assistenza dei voli? Nelle comunicazioni radio? Nell'uso dei radiofari, dei punti di riferimento a terra e della funzionalità delle torri di controllo?

10 settembre 1971: «Situazione disastrosa» oggi il controllo del traffico aereo ha garantito un servizio sicuro e si è sfiorata ripetutamente la tragedia. L'unico motivo di questa deficienza è l'insufficienza del sistema di fonti al secondo tempo della stagione, in modo più evidente che in occasione del primo, ha rivelato le sue lacune. La mancanza totale del radar, dalle 11.35 alle 12.10, considerando le condizioni di traffico in alto e le difficoltà di mezzo particolare, ha creato una situazione molto pericolosa, in virtù del fatto che molti aeromobili in corso avevano la loro posizione, creando quindi un pericolo di collisione tra i velivoli. La mancanza totale del radar nel periodo suddetto, ed una mancata utilizzazione poi, dalle 12.10 alle 13.16 per scarso affollamento degli apparati, come affermato da tecnici, si aggiungono le numerose avarie totali a tutte le frequenze, seppure limitate nell'ambito di un minuto, ed inoltre la più vistosa avaria della 1250 che non ci ha permesso di lavorare per lungo tempo (14.30-16.45). Quanto alle difficoltà preannunciate dalle frequenze e da debilitate alle cuffie, la richiesta di nuove cuffie sembrata da anni ed intanto si è avvertita con cuffie che trasportano la loro richiesta. Il loro rimpatrio da un settore ad un altro dividendo in più quelli le ulteriori lamenti per le cuffie».

16 settembre 1971: «...il personale è stanco per i turni ininterrotti...»

18 settembre 1971: «...urgenza di manifestazioni della sala ACC-FIC per la presenza di numerosi mosche...»

20 settembre 1971: «...interruzione di tutte le frequenze radio da 10.56 a 10.59 per mancanza rete...»

Le passate sciagure dal disastro del «grande Torino»

La storia dei maggiori disastri aerei nel nostro paese inizia, praticamente, nel 1949 con una tragedia che colpisce e commuove un po' tutti. L'aviazione civile in Italia è nella fase del primo sviluppo dopo le distruzioni della guerra. Le linee con le capitali estere e con le grandi città italiane sono poche e pochi gli aerei: disponibili il 4 maggio 1949 l'aereo che riporta in patria il «grande Torino» di ritorno da Lisbona, esplose sul colle di Supeza, a Torino, a pochi passi dalla Basilica di Monforte. Il popolare aereo, generato dalla squadra dirigenti, giornalisti, tecnici e membri dell'equipaggio. Ecco i nomi di tutte le vittime della sciagura: Baccigalupo, Aldo e Dino Bala, Bonzi, Castiglione, Padin, Gabetto, Grava, Grezar, Loik, Maroso, Martelli, Mazzola, Menti, Operato, Osorio, Rigamonti, Schubert, Aginetta, Cavalieri, Erbstein, Cavallero, Tosatti, Meroni, Biancardi, Pangrazz, D'Inca, Bonaluti.

Il secondo disastro che desta molta impressione è quello che si verifica nel cielo dell'Elba: un «Comet» (gli aerei che verranno) poi ritirati dalla circolazione per gravi difetti) con 35 persone a bordo precipita ed esplose. La inchiesta stabilisce che il pilota non era abilitato al volo strumentale e che la società lo aveva ugualmente obliato al volo.

Il 13 febbraio del 1955, un aereo della «Sabena» (linee aeree belghe) precipita sul Terminio. I morti sono ventuno. Tra i cadaveri ritrovati dopo otto giorni di ricerche in mezzo alla neve, c'è anche quello della giovane attrice Marcella Mariani. L'aereo della sciagura è un DC 6.

Il 23 novembre 1956 precipita l'aereo Roma New York subito dopo il decollo dall'aeroporto di Orly a Parigi. I morti sono 32. Fra le vittime sono il direttore d'orchestra Guido Cantelli.

Il 22 dicembre del 1956 un aereo della «LAI» (ora fus-

con l'Alitalia) precipita sulle Aini ed esattamente sul Monte Gner. Il velivolo aveva perduto la rotta e prima di cadere aveva vagato per ore nella nebbia. Le vittime sono ventuno.

Il 22 ottobre del 1958 a settimana metri di altezza, nel cielo di Nettuno un aereo militare si scontra con un «Visconti» inglese. Muoiono 31 persone.

Il 28 marzo 1961 un «V. Scout» dell'Alitalia si schianta sul Vesuvio durante la manovra di atterraggio. I morti sono quarantacinque.

Il 23 novembre 1961, un quadrigetto della «TWA» si spinge sulla pista del «Leo» dopo avere urtato con un altro aereo un compressore. I morti sono quarantasei e feriti ventisei.

Il 2 agosto 1968 un DC 8 dell'Alitalia precipita presso l'aeroporto della Malpensa, a Milano. I morti sono dodici mentre ottantadue persone si salvano.

Il 19 aprile 1970, un DC 8 della «Sas» si incendia sulla pista di Fiumicino: venti persone rimangono ferite.

Il 16 aprile scorso, un «Polar» dell'ATI si schianta sui monti del Frusinate: muoiono diciotto persone.

Quello di Palermo, con 115 persone è, quest'anno, il terzo incidente nel mondo nel quale perdono la vita più di 100 persone. Nello scorso marzo in Persia era precipitato un aereo con 112 tra passeggeri e membri di equipaggio. L'altro incidente risale al gennaio scorso quando un aereo spagnolo con 104 persone a bordo, in volo per le Baleari, era esploso nell'impatto a terra.

Dalla nostra redazione PALERMO. 6 Una volta o l'altra, «doveva» capitare: è una trappola mortale, questo aeroporto di Palermo. E' sicuramente qui — nelle attrezzature, anzi nelle «non attrezzature», di questo maledetto scalo internazionale di Punta Raisi — la chiave per andare alle cause, e almeno a conciare sostanzialmente della catastrofe aerea più grande che la storia dell'aviazione civile italiana ricordi. «L'aeroporto di Palermo è uno dei più pericolosi di Europa», predicavano da tempo, e da anni, piloti civili italiani e stranieri, costretti a far miracoli per toccarvi terra —. E' l'unico che manchi di radar». «Non ce n'è bisogno: qui non c'è nebbia» si rispondeva. E così, i piloti si orientavano «ad occhio», letteralmente. Tutte le piste dovrebbero essere assistite almeno da un ILS, un sistema strumentale moderno e sicuro. Ebbene, Palermo non aveva questo sistema, come non ha neanche un WOR, minima garanzia per un avvicinamento con un qualche margine di sicurezza. Tutto era ed è affidato a Beacon — un sistema che andava bene sì e no nel '45 — che spesso si fuori uso e che, in ogni caso, non più assolutamente funzionare quando c'è maltempo.

Questo è uno degli aerei per cui — attrezzature a parte, e torniamo a puntare — è oggettivamente, per il luogo in cui sorge, uno dei più pericolosi del mondo. Intanto i venti di mare, che costano la frastagliata costa ad occidente di Palermo, è battuta in continuazione da correnti di ogni genere, e quasi tutte basate, o quindi ancor più micidiali, perché si insinuano sotto le ali al momento dell'atterraggio sulle due piste pressoché parallele alla costa. Da un lato, la costa e il mare; dall'altro, il massiccio azzurro e irresolubile di Monte Favaro, a poco sull'aeroporto, che costringe i piloti ad una virata secca contro la roccia per ritrovarsi, giusto per un pelo, solo in finale in linea di atterraggio.

Chi volle il nuovo aeroporto a Punta Raisi, per dare il cambio all'ormai vecchio scalo Boccadifalco, escogitò il sistema di assicurare sufficiente spazio agli aerei? E' una storia nera, molto oscura, in cui colossali errori tecnici si fondono con interessi speculativi altrettanto colossali, relativi allo sfruttamento edilizio e al massacro paesistico della costa. Ma, tra le altre, le responsabilità primarie dell'assessore regionale ai Lavori Pubblici, gestito all'epoca della scelta dell'area, da Carlo Lanza, presidente del Poligrafico dello Stato. Si denunciò la ingiustificata esclusione di una alternativa realistica e di un tecnico indicato come ideale: quella della piana al lato opposto del Palermitano, intorno a Barchera. L'Unità ed i comunisti, a Palermo, organizzarono una battaglia di denunce per anni. Tutto inutile.

Il meno che poteva capitare fu il disastro del 22 ottobre, una settimana metri di altezza, nel cielo di Nettuno un aereo militare si scontra con un «Visconti» inglese. Muoiono 31 persone.

Le piste, poi, quando ci si reze conto della pericolosità delle corsie parallele al mare, si decise — tardivamente, e con irresponsabile leggerezza — di realizzare una terza pista, di lunghezza e larghezza principale, si aprirono voragini profonde: sotto, c'erano le caverne. Per qualche tempo, proprio recente, ci si è potuti servire solo del raccordo tra le due piste originarie. Se la prima sprofondava, la seconda non poteva essere usata. L'unico modo per la vecchia torre di controllo (solo qualche mese fa ne è entrata in funzione una nuova e più alta) non si riusciva a vedere ad occhio — manco a dirlo — nemmeno la testa della pista!

Chi aveva fatto i progetti? Quali autorità ministeriali, civili e militari (il ministero della Difesa, ostinatamente deciso a «difendere» suoi interessi) e i diritti di controllo sull'aviazione civile aveva avallato prima la scelta e poi le disastrose esecuzioni del «progetto»?

E quando, un paio di mesi fa, la terza pista finalmente è stata completata, la si poteva — e tuttora la si può — utilizzare solo in condizioni di emergenza, in caso di mancato le luci-traccia di riferimento per piloti che devono avere cento occhi e nervi di acciaio. Non c'è il tempo di «non tutto» sono disastri a correre certi rischi: le continue proteste, sempre ignorate dal governo, dalla Regione e dalle autorità militari come la impressionante documentazione — fornita in massima parte dal SIPAC, il sindacato piloti della CGIL — sui rischi di un atterraggio a Palermo anche in condizioni di tempo buono (come stanno a testimoniare i collegamenti con l'Associazione dei piloti in glesi ad avvertire i suoi organizzati con una drastica decisione: non siete obblati — il detto — a scendere a Palermo a Punta Raisi: se lo fate, è a vostro rischio e pericolo).

Fatta sta che la BEA, già prima di questo annuncio aveva deciso di annullare l'unico scalo a Palermo (quello di Boccadifalco) e di trasferire a Londra e Malta. E' d'altra parte, tutte le compagnie estere avevano da tempo cancellato ogni atterraggio notturno a Palermo.

E' in queste condizioni che viveva — e vive — uno scalo che è il quarto in Italia per traffico passeggeri, con un arcidivertito interessamento di aerei sempre ricolti di gente che non può più adattarsi a superare le lunghe distanze con 16 ore di treno o una intera notte in mare.

Ignazio Alcamo, magistrato di Palermo; Rosario Adelfo; Lucia Arnao, 45 anni, ingegnere IACP di Palermo; Alfonso Alaimo; Maria Alaimo; Giuseppe Alibonano, bancario di Palermo; 28 anni; Filippo Buttitta, 25 anni, consigliere comunale di Bagheria; Giacomo Buttitta, notaio e editore palermitano; Fabio Badalotti, commerciante, proveniente da Torino, 33 anni; Mario Bombonati, 32 anni, di Palermo; Bortzi; Lidia Borcic in Tosì, di Trieste, 43 anni, residente a Palermo; Calogero Calogero; Concettina Cammarata; Giovanni Cammarata; Silvana Cammarata (Calogero Cammarata e la moglie Concetta Capozzi avevano entrambi 60 anni. Tre anni fa avevano adottato tre orfani torinesi, ai quali avevano dato il loro cognome e una famiglia. I bambini morirono nella sciagura, Giovanni e Silvana, avevano rispettivamente nove e dieci anni. I quattro si erano recati a Roma ieri mattina, perché Concetta Capozzi doveva sottoporre ai medici una visita specialistica presso un medico della capitale); Ferdinando Cannizzaro; Giuseppe Catanolotto; Cava-

lino; Piero China, studente universitario, 24 anni; N. A. Ciarso; Carla Colajanni, 41 anni, sorella del compagno onorevole Napoleone Colajanni; Anna Maria; dal primo ufficiale Bruno Dini, di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pascosolito nato a Capriano (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magri, 24 anni di Milano, Beatrice De Manno, 24 anni di Charleroy (Belgio).

L'elenco dei passeggeri è ancora lacunoso per ciò che riguarda i nomi, gli eventuali gradi di parentela, la qualifica. Lo riportiamo aggiornato fino a ieri sera:

Ignazio Alcamo, magistrato di Palermo; Rosario Adelfo; Lucia Arnao, 45 anni, ingegnere IACP di Palermo; Alfonso Alaimo; Maria Alaimo; Giuseppe Alibonano, bancario di Palermo; 28 anni; Filippo Buttitta, 25 anni, consigliere comunale di Bagheria; Giacomo Buttitta, notaio e editore palermitano; Fabio Badalotti, commerciante, proveniente da Torino, 33 anni; Mario Bombonati, 32 anni, di Palermo; Bortzi; Lidia Borcic in Tosì, di Trieste, 43 anni, residente a Palermo; Calogero Calogero; Concettina Cammarata; Giovanni Cammarata; Silvana Cammarata (Calogero Cammarata e la moglie Concetta Capozzi avevano entrambi 60 anni. Tre anni fa avevano adottato tre orfani torinesi, ai quali avevano dato il loro cognome e una famiglia. I bambini morirono nella sciagura, Giovanni e Silvana, avevano rispettivamente nove e dieci anni. I quattro si erano recati a Roma ieri mattina, perché Concetta Capozzi doveva sottoporre ai medici una visita specialistica presso un medico della capitale); Ferdinando Cannizzaro; Giuseppe Catanolotto; Cava-

lino; Piero China, studente universitario, 24 anni; N. A. Ciarso; Carla Colajanni, 41 anni, sorella del compagno onorevole Napoleone Colajanni; Anna Maria; dal primo ufficiale Bruno Dini, di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pascosolito nato a Capriano (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magri, 24 anni di Milano, Beatrice De Manno, 24 anni di Charleroy (Belgio).

L'elenco dei passeggeri è ancora lacunoso per ciò che riguarda i nomi, gli eventuali gradi di parentela, la qualifica. Lo riportiamo aggiornato fino a ieri sera:

Ignazio Alcamo, magistrato di Palermo; Rosario Adelfo; Lucia Arnao, 45 anni, ingegnere IACP di Palermo; Alfonso Alaimo; Maria Alaimo; Giuseppe Alibonano, bancario di Palermo; 28 anni; Filippo Buttitta, 25 anni, consigliere comunale di Bagheria; Giacomo Buttitta, notaio e editore palermitano; Fabio Badalotti, commerciante, proveniente da Torino, 33 anni; Mario Bombonati, 32 anni, di Palermo; Bortzi; Lidia Borcic in Tosì, di Trieste, 43 anni, residente a Palermo; Calogero Calogero; Concettina Cammarata; Giovanni Cammarata; Silvana Cammarata (Calogero Cammarata e la moglie Concetta Capozzi avevano entrambi 60 anni. Tre anni fa avevano adottato tre orfani torinesi, ai quali avevano dato il loro cognome e una famiglia. I bambini morirono nella sciagura, Giovanni e Silvana, avevano rispettivamente nove e dieci anni. I quattro si erano recati a Roma ieri mattina, perché Concetta Capozzi doveva sottoporre ai medici una visita specialistica presso un medico della capitale); Ferdinando Cannizzaro; Giuseppe Catanolotto; Cava-

lino; Piero China, studente universitario, 24 anni; N. A. Ciarso; Carla Colajanni, 41 anni, sorella del compagno onorevole Napoleone Colajanni; Anna Maria; dal primo ufficiale Bruno Dini, di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pascosolito nato a Capriano (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magri, 24 anni di Milano, Beatrice De Manno, 24 anni di Charleroy (Belgio).

L'elenco dei passeggeri è ancora lacunoso per ciò che riguarda i nomi, gli eventuali gradi di parentela, la qualifica. Lo riportiamo aggiornato fino a ieri sera:

Ignazio Alcamo, magistrato di Palermo; Rosario Adelfo; Lucia Arnao, 45 anni, ingegnere IACP di Palermo; Alfonso Alaimo; Maria Alaimo; Giuseppe Alibonano, bancario di Palermo; 28 anni; Filippo Buttitta, 25 anni, consigliere comunale di Bagheria; Giacomo Buttitta, notaio e editore palermitano; Fabio Badalotti, commerciante, proveniente da Torino, 33 anni; Mario Bombonati, 32 anni, di Palermo; Bortzi; Lidia Borcic in Tosì, di Trieste, 43 anni, residente a Palermo; Calogero Calogero; Concettina Cammarata; Giovanni Cammarata; Silvana Cammarata (Calogero Cammarata e la moglie Concetta Capozzi avevano entrambi 60 anni. Tre anni fa avevano adottato tre orfani torinesi, ai quali avevano dato il loro cognome e una famiglia. I bambini morirono nella sciagura, Giovanni e Silvana, avevano rispettivamente nove e dieci anni. I quattro si erano recati a Roma ieri mattina, perché Concetta Capozzi doveva sottoporre ai medici una visita specialistica presso un medico della capitale); Ferdinando Cannizzaro; Giuseppe Catanolotto; Cava-

lino; Piero China, studente universitario, 24 anni; N. A. Ciarso; Carla Colajanni, 41 anni, sorella del compagno onorevole Napoleone Colajanni; Anna Maria; dal primo ufficiale Bruno Dini, di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pascosolito nato a Capriano (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magri, 24 anni di Milano, Beatrice De Manno, 24 anni di Charleroy (Belgio).

L'elenco dei passeggeri è ancora lacunoso per ciò che riguarda i nomi, gli eventuali gradi di parentela, la qualifica. Lo riportiamo aggiornato fino a ieri sera:

Ignazio Alcamo, magistrato di Palermo; Rosario Adelfo; Lucia Arnao, 45 anni, ingegnere IACP di Palermo; Alfonso Alaimo; Maria Alaimo; Giuseppe Alibonano, bancario di Palermo; 28 anni; Filippo Buttitta, 25 anni, consigliere comunale di Bagheria; Giacomo Buttitta, notaio e editore palermitano; Fabio Badalotti, commerciante, proveniente da Torino, 33 anni; Mario Bombonati, 32 anni, di Palermo; Bortzi; Lidia Borcic in Tosì, di Trieste, 43 anni, residente a Palermo; Calogero Calogero; Concettina Cammarata; Giovanni Cammarata; Silvana Cammarata (Calogero Cammarata e la moglie Concetta Capozzi avevano entrambi 60 anni. Tre anni fa avevano adottato tre orfani torinesi, ai quali avevano dato il loro cognome e una famiglia. I bambini morirono nella sciagura, Giovanni e Silvana, avevano rispettivamente nove e dieci anni. I quattro si erano recati a Roma ieri mattina, perché Concetta Capozzi doveva sottoporre ai medici una visita specialistica presso un medico della capitale); Ferdinando Cannizzaro; Giuseppe Catanolotto; Cava-

lino; Piero China, studente universitario, 24 anni; N. A. Ciarso; Carla Colajanni, 41 anni, sorella del compagno onorevole Napoleone Colajanni; Anna Maria; dal primo ufficiale Bruno Dini, di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pascosolito nato a Capriano (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magri, 24 anni di Milano, Beatrice De Manno, 24 anni di Charleroy (Belgio).

L'elenco dei passeggeri è ancora lacunoso per ciò che riguarda i nomi, gli eventuali gradi di parentela, la qualifica. Lo riportiamo aggiornato fino a ieri sera:

Ignazio Alcamo, magistrato di Palermo; Rosario Adelfo; Lucia Arnao, 45 anni, ingegnere IACP di Palermo; Alfonso Alaimo; Maria Alaimo; Giuseppe Alibonano, bancario di Palermo; 28 anni; Filippo Buttitta, 25 anni, consigliere comunale di Bagheria; Giacomo Buttitta, notaio e editore palermitano; Fabio Badalotti, commerciante, proveniente da Torino, 33 anni; Mario Bombonati, 32 anni, di Palermo; Bortzi; Lidia Borcic in Tosì, di Trieste, 43 anni, residente a Palermo; Calogero Calogero; Concettina Cammarata; Giovanni Cammarata; Silvana Cammarata (Calogero Cammarata e la moglie Concetta Capozzi avevano entrambi 60 anni. Tre anni fa avevano adottato tre orfani torinesi, ai quali avevano dato il loro cognome e una famiglia. I bambini morirono nella sciagura, Giovanni e Silvana, avevano rispettivamente nove e dieci anni. I quattro si erano recati a Roma ieri mattina, perché Concetta Capozzi doveva sottoporre ai medici una visita specialistica presso un medico della capitale); Ferdinando Cannizzaro; Giuseppe Catanolotto; Cava-

lino; Piero China, studente universitario, 24 anni; N. A. Ciarso; Carla Colajanni, 41 anni, sorella del compagno onorevole Napoleone Colajanni; Anna Maria; dal primo ufficiale Bruno Dini, di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pascosolito nato a Capriano (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magri, 24 anni di Milano, Beatrice De Manno, 24 anni di Charleroy (Belgio).

Un emnesimo scandalo: dieci miliardi regalati agli speculatori

Ampie caverne individuate sotto le piste del nuovo scalo aereo di P. Raisi a Palermo

L'incredibile «scoperta» confermata dallo stesso direttore dell'aeroporto - Gravi responsabilità dei ministri del LL.PP. e della Difesa, della Casa del Mezzogiorno e della Regione siciliana

Così, già dodici anni fa (era il Natale del 1960) il nostro giornale denunciava le manchevolezze disastrose di Punta Raisi

L'ELENCO DELLE VITTIME

Fra i morti due coniugi e due dei tre bimbi che avevano adottato

L'equipaggio del DC-8 era composto dal comandante Roberto Bartoli, di 42 anni, nato a Forlì e residente a Roma, dove viveva con la moglie e due figli; dal primo ufficiale Bruno Dini, di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pascosolito nato a Capriano (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magri, 24 anni di Milano, Beatrice De Manno, 24 anni di Charleroy (Belgio).

Il Comitato Direttivo e i Colleghi tutti del Sindacato Provinciale Bancari FIDUC-CGIL partecipano commossi al lutto della famiglia per la tragica morte di

CARLA COLAJANNI

Membro del Comitato Direttivo Provinciale.

Neliana partecipa affranta la morte di

ALBERTO

PIANGONO

CARLA e ANGELA

I compagni ed amici Vito e Ina Sansone, Rodolfo e Fiorenza Mechini, Laura De Marchi, Norman Mozzato, Bruno Grieco, Mino Argentieri, Sparaco Cilento, Lucio Mandara.

ALBERTO SCANDONE

di cui ricordano l'intelligenza, la umanità e la passione politica.

Dolorosamente colpiti dalla scomparsa di

ALBERTO SCANDONE

compagno e amico fraterno

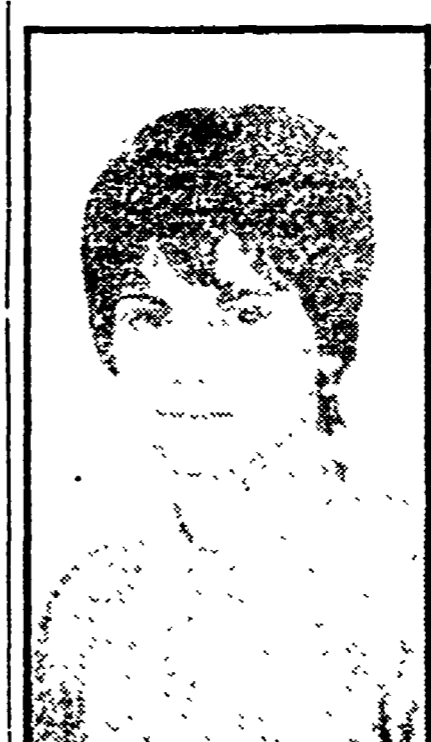
Titti Benzoni, Roberto Casola, Federico Codignola, Fabrizio Coisson, Alberta Delle Fiamme, Tommaso Davi, Giorgio Ferrara, Patrizia, Renzo Foa, Riccardo Francovich, Nunzi Giuseppe, Maria Gotti Lega, Andrea Gotti Lega, Luigi Luporini, Alberto Malavolta, Marcella e Gastone Manacorda, Giorgio e Benedetto Manacorda, Luciano Martini, Fiamma e Susanna Nirenstein, Franco Petrone, Roberto Salvadori, Enzo Sette, Valdo Spini, Piero Vigorelli.

ANGELA e ALBERTO

Lasciano un vuoto incolmabile in chi li ha avuti amici, fratelli e esempio inimitabile di impegno e di passione politica.



Giuseppe Ricci



Rosalia Chianello

Franco Indovina: un regista alla ricerca di un impegno

Franco Indovina aveva quarant'anni. Già assistente di Antonioni e di Visconti, era passato alla regia cinematografica in prima persona, già da diversi anni. Un episodio nel film di Soraya Tre volti ed altre confezioni dello stesso genere gli avevano aperto la strada.

Di maggiore impegno, dopo La scatenata, fatto su misura per l'interpretazione di Franco Indovina, furono i suoi più recenti film: Tre nel Mille, inconsueto tentativo di «farsa medievale», e soprattutto Giochi particolari, la storia angosciosa di un uomo che arriva per gradi all'annientamento di se stesso. Benché interpretato da nomi di rilievo (Marcello Mastroianni e Irma Lisi — Giochi particolari non ebbe grande successo di pubblico, ma attraversò sul suo autore l'attenzione della critica. Indovina, che da tempo era sentimentalmente legato a Soraya, stava lavorando ora attorno a diversi progetti: «una storia a tre»; il dramma di un drogato; una storia d'amore tra giovani...».

g. f. p.