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

> ILS, un sistema strumentale moderno e sicuro. Ebbene. Palermo non aveva questo si stema, come non ha neanche un WOR, minima garanzia

> per un avvicinamento con un qualche margine di sicurezza Tutto era ed è affidato al

Beacon - un sistema che andava bene sì e no nel '45 che spesso è fuori uso e che.

in ogni caso, non può asso lutamente funzionare quando

Questo è uno degli aeropor ti che – attrezzature a par te, e torneremo a parlarne – è oggettivamente, per il luogo

in cui sorge, uno dei più pe

ricolosi del mondo. Intanto venti: la zona, prospiciente la frastagliata costa ad occiden te di Palermo, è battuta in continuazione da correnti di

ogni genere, e quasi tutte bas

to le ali al momento dell'at terraggio sulle due piste pres so a poco parallele alla costa

Da un lato, la costa e il mare: dall'altro, il massiccio aguzzo e irregolare di Monte Pecoraro, a picco sull'aero porto, che costringe i piloti

ad una virata secca contro

la roccia per ritrovarsi, giusto

per un pelo, solo in finale in

Chi volle il nuovo aeropor

to a Punta Rajsi, per dare il

lo di Boccadifalco, incapace

zio agli jets? E' una storia

nera, molto oscura, in cui co-

lossali errori tecnici si fon-

dono con interessi speculativi

altrettanto colossali, relativi allo sfruttamento edilizio e al massacro paesistico della co-

sta. Furono chiamate in cau-

lità primarie dell'assessore re-

gionale ai Lavori Pubblici, ge-

stito, all'epoca della scelta del-

l'area, dal de Lanza, oggi pre-

sidente del Poligrafico dello

Stato. Si denunciò la ingiu-

stificata esclusione di una al-

ternativa realistica e da tutti

i tecnici indicata come ideale:

quella della piana al lato op-

posto del Palermitano, intor-

no a Bagheria. L'Unità ed

Il meno che poteva capita

re - che è capitato - a mi

gliaia, a centinaia di migliaia

di passeggeri dell'Alitalia, del

l'ATI, dei charters delle com-

pagnie straniere, era, alla par-

tenza, o più spesso all'arrivo,

con irresponsabile lentezza -

di realizzarne una terza, tra-

sversale. Ma intanto, nella pi

sta principale, si aprirono vo-ragini profonde: sotto, c'era-

no le caverne. Per qualche

tempo, proprio di recente, ci

si è potuti servire solo del

raccordo tra le due piste ori-

ginarie. Se la prima sprofon

dava, la seconda non poteva

essere utilizzata perché... dal-

sindacato piloti della CGIL -

sui rischi non sempre calco

labili di un atterraggio a Pa

lermo anche in condizioni di

tempo buono (come stanotte

per esempio) avevano costret

to l'Associazione dei piloti in

glesi ad avvertire i suoi or

ganizzati con una drastica de

cisione, non siere oppligati

fu detto — a scendere a

Palermo a Punta Raisi: se

lo fate, è a vostro rischio e

Fatto sta che la BEA, già

prima di questo annuncio

aveva deciso di annullare le

unico suo scalo a Palermo

quello per i collegamenti tra

Londra e Malta E' d'altra

parte, tutte le compagnie

estere avevano da tempo can

cellato ogni atterraggio not

E' in queste condizioni che

viveva — e vive — uno scalo

che è il quarto in Italia per

traffico passeggeri, con un an

dirivieni intensissimo di

aerei sempre ricolmi di gento

che non può più adattarsi a

superare le lunghe distanze

con 16 ore di treno o una

intera notte in mare.

turno a Palermo.

pericolo

della pista!

ni dei lavori?

la vecchia torre di controllo

per anni Tutto inutile

linea di atterraggio.

c'è maltempo.



PALERM - 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 ni ente hanno a che vedere con i voli « Alitalia » - Assurda esclusique da ogni partecipazione alla direzione di un settore di così grande importanza e delicatezza - La posizione dei sindacati « gnte dell'aria » e quella dei comunisti - La NATO prima di tutto - Comunicazioni radio, radiofari e apparecchiature a terra

colpisce tutta l'aviazione civi-

Le organizzazioni sindacali

riaffermano il loro impegno a

compiere ogni opportuno inter-

vento per sollecitare adeguate

iniziative dalle autorità di go-

verno per ottenere l'attuazione

di tutte le misure necessarie

atte a garantire inalterata la

fiducia nella sicurezza del tra-

Il compagno Aldo D'Alessio,

a nome del gruppo comunista

alla Camera, ha rilasciato una

dichiarazione nella quale dice.

«Sul problema della sicu-

rezza dei voli il gruppo parla-

mentare comunista ha più volte

richiesto l'intervento delle au

torità di governo riferendosi in

particolare alle precarie condi

zio di assistenza al volo L'ul

timo atto parlamentare risale

al febbraio del 1972 In esso.

tenuto conto di quanto la stampa

specializzata era venuta pub-

blicando nonché del documento

presentato dal sindacato piloti

alla commissione trasporti della

Camera nel corso della inda

gine conoscitiva, si insiste sulla

necessità di fare fronte ai pe-

ricoli insiti nell'attuale strut-

tura dei trasporti aerei civili

e si richiedono alcuni interventi

immediati che, se attuati, avreb-

bero permesso di far pesare

nella giusta misura la voce e

l'esperienza dei piloti stessi e

degli addetti alla assistenza al

volo, oggi esclusi da ogni par-

tecipazione alla direzione di un

settore di così grande impor

« Purtroppo, anche per le in-

giustificate e incomprensibili

resistenze di organi militari, si

continua ad operare sulla base

nella quale prevalgono più che

le esigenze del traffico civile.

necessità di ordine militare e

della NATO, con grave pregiu-

dizio per l'efficienza e lo svi-

luppo stesso della aviazione del

In realtà, come appunto van

no denunciando da anni i sin-

dacati della gente dell'aria e

quello dei piloti, il problema

della assistenza a terra, delle

comunicazioni radio, del con-

trollo in volo degli aerei ci-

vili, soffre di incredibili e inam-

missibili ritardi dovuti proprio

agli assurdi contrasti tra la

aviazione civile e quella mili-

tare alla quale la prima deve

assurdamente sottostare pur

operando in un settore total-

una struttura accentrata

tanza e delicatezza

nostro paese >

nepte diverse.

sporto aereo >.

fra l'altro:

Latragedia di Palermo ha avuto una eco immediata fra i lavoratori di ogni settore della aviazionezivile. Ecco il comunicato emesso dai loro sindacati: « Le segreterie delle federazioni nazionali della = IPAC-CGIL, FILAC-CISL, UIGEA UIL, profondamente colpite dal grave incidente aereo esprimonor nome di tutti i lavoratori dell'aviazione civile il loro cordoglio per le vittime della tragica sciagra. L'intera categoria partecipa commossa al grave lutto dei familiari dei colleghi periti sul postodi lavoro ed esprime alle famiglie i sentimenti più affettuosi in questa ora di dolore che

Fiumcino settembre 1971: dal

regisro delle novità operative

"Anche oggi una situazione che ha sfiorato la catastrofe"

Un esempio sconvolgante 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, spesso in poche righe o in poche frasi si delineano situazioni drammatiche che attendono, da arni, seluzione. Quanto è cambiato da allora nella assistenza dei voli? Nelle comunicazioni radio? Nell'uso dei radiofari, dei punti di riferiment a terra e della funzionalità delle torri

10 settembre 1971 « Situazione disastrosa log gi il controllo del traffice nonha garantito un m.n mo l. si curezza e si e sf.orat i rbetu tamente la tragedia. Jutto cio in virtu della debcezza e insufficienza dei sistem che di fronte al secondo tenpora le della stagione, in modo più evidente che in occisione del primo, ha rilevato le sue lacune. La mancanza totale del radar, dalle 11.35 ale 12.10. considerando le conditoni di traffico in atto e le pnd.z.o ni meteo particolari, ha crea to una situazione m#10 peri colosa, in virtu del litto che molti aeromobili n'n cono scevano la loro posizione, creando quindi una condizio ne di panico sia ili i con trollori che per i plioti. Alia mancanza totale di radar ne. periodo suddetto, ed alia sua mancata utilizzazine poi dal le 12.10 alle 13.1f per scarso affidamento degliapparati, co me affermato di tecnici. Si aggiungano le rimerose ava rie total: a tuttéle frequenze, seppure limitae neirambito di un minuto, ed inoltre la piu vistosa avria della 1250 che non ci h permesso di lavorare per/lungo tempo (14.30) 16.4571. Quanto delle difficolta pre≇ntate dalle frequenze e da addebitare alle cuffie la richiesta di nuove cuffie sembradati da anni ed intanto si vi avanti con cuffie che trasputano la loro vecch.a.a ed [liro rattopp: da un settore id un aitro divi dendo in peti uguali le ulte riori lamentle per le cuffie «E' stata oggi, con molta amarezza, ina presa di co scienza gerirale che oltretutto

investe dell aspetti morali

particolar, è giusto far cor

rere simil r schi al traff.co.

è giusto che . controllori sia

no costrett, costrett, perché

non esse possibilità di sot

trarsi, al assumere tali re-

seviltà, che oltretutto in-

vestono la propria persona la propria famiglia? Oggi ab hiamo v sto esperti e valenti controllor: balbettare per la paura ed addirittura piangere di rabb a dopo aver constatato, malgrado la dedizione e la ser età professionale. l'impotenza di fronte a certe situazioni di estrema gravità che, non certo per loro colpa,

« In tal: condizioni ritengo che non sia più possibile assumersi alcuna responsabilità circa un lavoro che è ormai al di fuori delle nostre possibilità e del sistema »

23 Agesto 1971: € ...la situa zione operativa è pessima e non permette in alcun modo di effettuare un sicuro e spedito servizo, a

3 Settembre 1971: « note voli diff.colta di controllo del Traffico Aereo nei settori DTS e DFIC I per il pessimo funz onamento delle frequenze 1250 e 1288. m

tuazione dei settore DSA (128.8) è diventata molto com plessa, per mole di traffico. difficoltà delle frequenze e vari altri problemi; la situazione richiede un pronto in

tervento. » 9 Settembre 1971: « ...gravi difficultà di controllo nei set tori SUD per pessimo funzio namento frequenze 1250 e 133.25 con intenso traffico nei

settori stessi » 16 Settembre 1971: € ...il per sonale è stanco per i turni ininterrotti.. »

18 Settembre 1971: « ..urge

una disinfestazione della sala

ACC FIC per la presenza di

numerose mosche.. », 30 Settembre 1971: a. inter ruzione di tutte le frequenze radio da 10.56 a 10.59 per man-

Le passate sciagure le. Le segreterie nazionali non possono esimersi, in que ta tra dal disastro gica circostanza che segue a breve quella dell'ATI, or sottolineare la esigenza che le auterità di governo promuovano una severa ed approfondita inchiesta tenendo presente quanto più volte le organizzazioni sin dacali hanno espresso sui problemi che devono essere affron-

La storia dei maggiori di sastri aerei nel nostro paese inizia, praticamente, nel 1949 con una tragedia che colti. L'aviazione civile in Italia è nella fase del primo svi-luppo dopo le distruzioni della guerra Le linee con le capitali estere e con le gran di città italiane sono poche e pochi gli aere: disponibili 4 maggio 1919 l'aereo che riporta in patria il « grande Torino» di ritorno da Lisbona, esplode sul colle di Su perga, a Torino, a pochi passi dalla Basilica Muoiono 18 popolarissimi giocatori della squadra dirigenti, giornalisti tecnici e membri dell'equi paggio Ecco i nomi di tutte le vittime della sciagura: Ba cigalupo. Aldo e Dino Balla Bongiorni. Castigliano Fadin. Gabetto. Grava, Gre zar, Loik. Maroso, Martelli Mazzola, Menti, Operato, Os sola Rigamonti, Schubert, A ginsetta. Civaller:, Erbstein Lievsley. Cortina Casalbore Tosatti. Meron: Cavallero. Pangraz: D'Incà Biancardi

Il secondo disastro che desta molta impressione è quel lo che si verifica nel cielo dell'Elba: un «Comet» (gl: aerei che verranno poi ritirati dalla circolazione per gravi difetti) con 35 persone a bordo precipita ed esplode. La inchiesta stabilisce che il pilota non era abilitato al volo strumentale e che la so cietà lo aveva ugualmente ob h! gato al volo.

I. 13 febbraio del 1955, un aereo della «Sabena» (linee aere beighe) precipita sul Terminillo I morti sono ven tinove Tra i cadaveri ritro vati dopo otto giorni di ricerche in mezzo alla neve. c'è anche quello della giovane at trice Marcella Mariani. L'ae

reo della sciagura è un DC 6 Il 23 novembre 1956 precipita l'aereo Roma New York subito dopo il decollo dallo aeroporto di Orly a Parigi. I morti sono 32. Fra le vitti me, il direttore d'orchestra

Guido Cantelli. Il 22 dicembre del 1956 un aereo delle clala (ore fuee :

Il 22 ottobre del 1958

settemila metri di altezza. nel cielo di Nettuno un aereo militare si scontra con un « Viscount » inglese. Muoiono 31 persone. 26 giugno 1959: un aereo d'

26 febbraio 1960: a Shennon. in Irlanda, precipita un DC 7 dell'Alitalia in servizio sulla linea Roma New York. I morti sono ventisette, due i dispersi e ventitré i feriti.

Il 28 marzo 1961 un « V.

scount » dell'Alitalia si schiati ta sul Vesuvio durante la manovra di atterraggio. morti sono quarantacinque Il 23 novembre 1961, un quadrigetto della «TWA» e

splode sulla pista del «Leo nardo da Vinci» a Roma dopo avere urtato con un ala contro un compressore morti sono quarantasei e ferit: vent:sette Il 2 agosto 1968 un DC 8

ne si salvano Il 19 aprile 1979, un DC 8 della « Sas » si incend a su: la pista di Fium.cino: venti trè persone rimangono ferite Il 16 aprile scorso, un «Folk ker » dell'ATI si sch:anta su. monti del Frus.nate: muovo

no diciotto persone

Quello di Palermo, con 115 era esploso nell'impatto a

il dirottamento sull'aeroporto Le piste, poi: quando ci si rese conto della pericolosità delle corsie parallele al mare.

del «grande Torino»

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

linea della «TWA», nel corso di un violento temporale precipita sulla pista dell'aeroporto della Malpensa, a Milano. Le vittime sono sessantotto

dell'« Alitalia » precipita pres so l'aeroporto della Maipensa,

a Milano: i morti sono dodi

ci mentre ottantadue perse

persone è, quest'anno, il ter zo incidente nel mondo nel quale perdono la vita più d. 100 persone. Nello scorso mar zo in Persia era precipitato un aereo con 112 tra passeg geri e membri di equipaggio L'altro incidente risale al gen naio scorso quando un aereo spagnolo con 104 persone a bordo, in volo per le Baleari,

Una volta o l'altra, « doveva » capitare: è una trappola mortale, questo aeroporto di Palermo. E' sicuramente qui — nelle

Dalla nostra redazione

attrezzature, anzi nelle « non attrezzature », di questo maledetto scalo internazionale di Punta Rajsi - la chiave per andare alle cause, o almeno a concause sostanziose 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, cioè da anni, i 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 rispordeva. E così, i piloti si orienta vano « ad occhio », letteralmente. Tutte le piste dovrebbero

> del nuovo scalo aereo di P. Rajsi a Palermo L'incredibile «scoperta» confermata dallo stesso direttore dell'aeroporto - Gravi responsabilità dei ministri dei LL.PP. e della Difesa, della Cassa del Mezzogiorno e della Regione siciliana

Ampie caverne individuate sotto le piste

Cosi, già dodici anni fa (era il Natale del 1960) vil nostro giornale denunciava volezze disastrose di Punta Raisi

L'ELENCO DELLE VITTIME

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

composto dal comandante Roberto Bartoli, di 42 anni, nato a Forli e residente a Roma, dove figli: dal primo ufficiale Bruno Dini di 29 anni, sposato con due figli, dal motorista Gino Di Fiore, 29 anni, dallo steward Adriano Pescosolido nato a Ceprane (Frosinone) 34 anni fa ma residente a Roma e dalle hostess Paola Massimi, 26 anni, di Terni, Paola Grazia Magrini, 24 anni di Milano, Beatrice De Moulin, 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 Ignazio Alcamo, magistrato

di Palermo; Rosario Adelfo; Lucia Arnao, 45 anni, ingegnere IACP di Palermo; Alfonso Alaimo; Maria Alaimo; Giuseppe Albergamo, bancario di Pescara, 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; Borzi; Lidia Borcic in Tosi, di Trieste, 43 anni, residente a Palermo; Calogero Cammarata; 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 ed una famiglia. I bam bini morti nella sciagura, Giovanni e Silvana, avevano rispettivamente nove e dieci anni. I quattro si erano recati a Roma ieri mattina, perchè Concetta Capozzi doveva sottoporsi ad una visita specialistica presso un medico della capitale); Fernando Cannizzaro;



Giuseppe Ricci



L'equipaggio del DC-8 era | taia; Piero China, studente universitario, 24 anni; N. A. Cisaro; Carla Colajanni, 41 anni, sorella del compagno onorevole Napoleone Colajanni; Anna Maria Corrao, 40 anni, di Palermo; Olga Craighton, ispettrice società inglese; Pietro Criscuoli, psichiatra di Palermo e la moglie Elisa Rubino; Francesco Crispi, presidente della Cassa di Risparmio della Sicilia, pronipote dello statista, ex direttore de « L'ora » di Palermo; Salvatore Culmone, di Palermo, 39 anni, funzionario di banca; Salvatore D'Anna: Armand De Bono, ispettore so-cietà inglese; Nicola De Luca, di Palermo, agente di assicurazione; Elisabetta Di Maggio; Di Majo; Giovanni Durante, assistente universitario a Palermo; Alessandro Fanuele; Ignazio Faro, operaio specializzato, 35 anni; Angela Fais, la compagna che lavorava nella segreteria di redazione di « Paese

Sera », 31 anni; Giuseppe Fi-lippi; Tonino Fontana, 25 anni, funzionario dell'Alitalia di Palermo; Antonio Fontanelli, di Livorno, tenente colonnello della guardia di finanza di Palermo, 49 anni; Gagliardi; Cecilia Gallina; Gioacchino Genuardi; Gabriella Giaconia in Zanca, 38 anni, cognata del giudice Terranova, candidato del PCI; Ezio Gobbi, studente di Torino, 16 anni; Mario Graziano; Paolo Grassadonia; Roberto Greco, di Palermo, bancario a Torino, 26 anni; Alessandro Guccione; Giuseppe Gussio, operaio di ritorno dalla Germania; Franco Indovina, di Roma, regista, 40 anni; Giovanni La Rocca; Filippo Lazzara, impiegato a Perugia; Signora Leone; Giovanni Lino, maresciallo dei vigili urbani di Palermo; Mariette Lo Casto; Lo Presti; Filippo Lorico; Lo Grasso; Lotti; Diana Lucchesini, di Montecatini, dirigente Italturist a Palermo, 35 anni; Vincenzo Martino; Guido Magnolfi, 43 anni, e sua moglie Adriana Pupella Magnolfi, 47 anni, entrambi impiegati al Comune di Palermo; Litterio Mag-

giore, medico chirurgo, sindaco di Ustica; Pamela McCarthy, indossatrice inglese; Giuseppe Misuraca, dirigente IACP di Palermo, 45 anni; Bruno Motta, di Torino; Giovanni Montaldo, bancario; Vincent Navarre, ingegnere francese; sua moglie Bernadette Labat Navarre; Alex Ninni; S. Novara; Paternostro; Pappalardo; Pirello; Franco Vittorio Pomara; Roberto Pottino, di Palermo, funzionario di banca a Mestre. 25 anni; Claud'o Provenzano, proveniente da Torino; Gaetana Restivo, pediatra; Giuseppe

Franco Indovina: un regista alla ricerca di un impegno

Franco Indovina aveva quarant'anni. Già assistente di Antonioni e di Visconti, era passato alla regla cinematografica, in prima persona, già da diversi anni. Un episodio nel film di Soraya Tre volti ed altre confezioni dello stes-

la strada. Di maggiore impegno, dopo Lo scatenato fatto su misura per l'interpretazione di Vittorio Gassman, furono 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 nom: di rihevo - Marcello Mastrojanni e Virna Lisi - Giochi particolari non ebbe grande successo di pubblico, ma attrasse 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... ».

PCI di Viterbo, 34 anni, e sua moglie Rosalia Ricci, 28 ann; Fernando Rizzo, funzionario UPIM di Milano: Giusenne Russo, operaio di Palermo emigrato in Germania; Alfonso Russo; Elisabetta Salatiello, 27 ann'; signora Santolini; Bianca Maria Savona, 23 anni; Giacomo Scaccianoce, rappresentante di cosmetici, di Palermo, 44 anni; Scaglione; il compagno Alberto Scandone, dell'ufficio stampa della Direzione del PCI; Scialabba; Lelio Sammarco; Girolamo Tamburello; Enzo Tiscini; Giuseppe Travia; Truppiano; signor Vaccaro; Carmelo Valvo; signor Visintini; Cestmir Vycpalek, tecnico alla Fiat di Torino, 23 anni; Francesco Volpe: i fratelli Michele e Francesca Savatteri, di 24 e 20 an-ni; Giuseppe Zaratti, sacerdote della parrocchia « Regina Pacis» di Palermo; Vladimiro Zarbo; signora Zarbo; Willy Zwanaepoel, cittadino belga, ispettore di una società inglese; signor Zul'ani.

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

CARLA COLAJANN!

Membro del Comitato Direttivo Provinciale.

Neliana partecipa affranta la **ALBERTO**

CARLA e ANGELA

compagni ed amici Vito e Ina Sansone, Rodolfo e Morenza Mechini, Laura De Marchi, Norman Mozzato, Bruno Grieco, Mino Argentieri, Spartaco Cilento, Lucio Mandarà.

Alberto Benzoni e Fabrizio Cicchitto partecipano al dolore della famiglia e al lutto del suo partito per la morte del caro amico e compagno

ALBERTO SGANDONE

di cui ricordano l'intelligenza.

Dolorosamente colpiti dalla

ALBERTO SCANDONE

Titti Benzoni, Roberto Cassola, Federico Codignola, Fabrizio Coisson, Alberta Delle Piane, Tommaso Detti, Giorgio Ferrara, Patrizia e Renzo Foa, Riccardo Francovich, Nunzi Gioseffi, Maria Gotti Lega, Andrea Gotti Lega, Luiti, Marcella e Gastone Manacorda, Giorgio e Benedetto Manacorda, Luciano Martini, Fiamma e Susanna Nirenstain. Franco Petrone, Roberto Salvadori, Enzo Segre, Valdo Spini, Piero Vigorelli.

Simonetta e Fabrizio Cois son, Ruggero e Claudia Bellia non potranno mai dimenticare i compagni

ANGELA e **ALBERTO**

Lasciano un vuoto incolmabile in chi li ha avuti amici fraterni e esempio incancellabile di impegno e di passione politica.