Dopo l'arresto dell'appaltatore

## TUTTI I CONFORT A RADAR SPENTO

I rischi dell'atterraggio denunciati dai piloti sono quasi sempre connessi con la mancanza di attrezzature - Un ILS ancora imballato a Forlì, miliardi sprecati nei mogani di Catania - L'indicatore della fortuna - « Abbiamo impianti che altri paesi adoperano come aiuto» - Il conflitto con le autorità militari - L'esempio di Rimini



L'aeroporto di Gibilterra (nella foto) è forse più pericoloso - fra due montagne - di Punta Raisi. A Gibilterra non v'era scelta per l'ubicazione e proprio per questo è dotato di perfettissimi radar.

All'aeroporto di Forlì, uno dei 16 scali definiti insicuri dai piloti italiani, c'è un ILS (« instrumental landing system »). Si tratta di una delle più moderne apparecchiature per guida re, da terra, un atterraggio strumentale; l'ILS emette fasci d'onde verticali e orizzontali fornendo agli aerei in fase di att erraggio tutti i dati sia per la dirittura della pista che per l'angolo di planata. C'è, però, un particolare: l'ILS di Forli non funziona, giace da diverso tempo - ancora imballato dentro un capannone. Nessuno degli organismi competenti, da lla direzione generale dell'Aviazione civile allo Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, sembra volersi interessare alla questione: il risultato è che i piloti saranno costretti a dirottare,

dallo scalo di Forlì, ogni qualvolta il maltempo non consentirà l'atterraggio a vista. All'aeroporto Fontanarossa, di Catania (giudicato, dopo quello di Palermo e a pari merito con quello di Alghe ro, uno dei tre scali più pericolosi d'Italia: i piloti delle aerolinee britanniche si rifiutano di scendervi) l'ILS non derni e funzionali». esiste nemmeno imballato, Il «coefficiente di sicurezza » del passeggero italiano

non c'è radar, il sistema di radiofari è praticamente nullo, le piste si trovano paurosamente vicino al massiccio dell'Etna cioè in balla di forti venti di caduta e ascensionali. In compenso a Fontanarossa stanno costruendo una spettacolare aerostazione per accogliere i viaggiatori in arrivo e in partenza: un edificio in marmo e mogano che costa un miliardo e trecento milioni. « Quando devo atterrare a Catania — mi dice un comandante pilota dell'Alitalia — penso sempre che sulla mia strumentazione di bordo manca in realtà un indicatore fondamentale: quello

che misura la fortuna ». Come sempre, la tragedia del DC-8 « Antonio Pigafetta » schiantatosi col suo carico umano sulla Montagna Longa che sovrasta Punta Raisi, ripropone drammaticamente i problemi della sicurezza del volo in Italia. Come sempre, diciamo, perché si tratta di una tematica vecchia e conosciuta per affrontare e risolvere la quale i piloti civili italiani si battono da due decenni. Cerchiamo di vederne, con la maggiore esattezza possibile, i motivi centrali. Allorché un passeggero sale su un aereo di linea, per com-

piere un viaggio da una città te di sicurezza di volo » dipende da tre fattori essenziali: l'efficienza dell'aeromobile, la qualifica del personale navigante (i piloti), l'efficienza delle installazioni a terra per lo ausilio al volo In Italia, mentre dal 1946 ad oggi l'efficienza degli aerei ha fatto passi da gigante (si è passati dai velivoli a pistone ai DC 9 e ai Jumbo) e di pari passo — per necessità di cose è aumentata la capacità e la preparazione tecnica dei piloti, il terzo fattore è rimasto

praticamente al punto di partenza. In sostanza, l'agibilità delle piste nella gran parte dei 105 aeroporti nazionali non presenta tutti quei requisiti di sicurezza che i nuovi tipi di aerei e il moltiplicato ritmo del traffico aereo richiedono. E questo soprattutto per quanto riguarda gli impianti di controllo e di assistenza della navigazione aerea: i radar (che funzionano, e non 24 ore su 24. soltanto in pochissimi aeroporti). i radiofa-

ri. le frequenze radio. Dice un pilota: « Facciamo un esempio. L'aeroporto di Gibilterra è costruito in una posizione forse più pericolosa di quello di Palermo-Punta Raisi. A Gibilterra la montagna sfiora la pista su due lati, non su uno solo, e ti sono venti più forti. Però a Gibilterra esiste, a cura degli inglesi, un'assistenza in volo che è la fine del mondo C'è un radar che ti prende a 400 chilometri di distanza e ti guida per mano fin sulla pista. non è possibile shaqliarsi neppure di un centimetro. A Pa-lermo il radar non c'è I piloti inglesi di linea, a Punta Raisi, non atterrano più da

diverso tempo». La verità è che il DC-8 « Antonio Pigafetta » se fosse stato guidato con un radar da terra non sarebbe uscito fuori rotta, non si sarebbe schian tato sulla Montagna Longa. E' un'opinione di molti piloti, questa; basata non soltanto sull'esperienza diretta di chi a Punta Raisi ha atterrato centinaia di volte ma anche sul fatto che il DC 8 ha avuto l'impatto con la montagna in condizion: meteorologiche oftimali. Ma era notte e l'occhio del radar sarebbe stato indispensabile

L'intero sistema di assistenza al volo funzionante in Italia viene giudicato dal l'ANPAC (l'associazione dei piloti civili) e dal SIPAC (il sindacato unitario dei niloti civili) non soltanto al di sot-

che adopera le nostre linee

nazionali, dunque, è tra i più

bassi d'Europa e del mondo poiché uno dei tre fattori che lo determinano si trova sotto il limite di guardia. Il discorso, a questo punto, si sposta sui perché: sulle cause di una tale insostenibile situazione, sulle responsabilità. Alla fine dell'ottobre 1971 il SIPAC presentava al Presidente della Camera Pertini e quindi all'attenzione della decima Commissione parlamentare della Camera (Trasporti e aviazione civile) un'ampia documentazione nella quale si denunciava « un servizio di controllo radar (dove tale servizio esiste e quando gli apparecchi funzionano) netta mente inferiore alla media internazionale: frequenze radio sature e per di più tecnicamente insoddisfacenti, sulle quali il controllore del traffico aereo dialoga con decine e decine di aerei che nello stesso istante si affollano in quelle strettoie e passaggi obbligati che sono le aerovie italiane, compresse da ogni parte da spazi aerei riservati at militari. In queste condizioni le "mancate collisioni" sono una realtà quotidiana.. Disastri aerei come quello avvenuto di recente in Giappone (collisione fra un aereo civile e un caccia militare, con bilancio di 162 morti: n.d r.) in Italia potrebbero avvenire da un giorno all'altro. Si sottolinea che la pessima organizzazione degli spazi aerei, affidata all'insindacabile potere decisionale dell'aeronautica militare, è da considerare la causa prima e 10ndamentale dei disservizi ».. A questo proposito, basta dare un occhiata alle carte delle aerovie pubblicate dalla stessa aeronautica militare italiana nel « AIP Italia » per rendersi

e pericolosi « sentieri ». « Ogni problema dell'assistenza al volo, anche il più piccolo - prosegue il documento dei piloti civili - viene oggi ad esser trattato secondo la prassi stabilita per il funzionamento delle Forze armate, prassi che mal si adatta alla funzionalità del servizio Si verificano così negative consequenze...

Uno dei tanti esempi, in me-

rito, ce lo offre l'aeroporto Miramare di Rimini, anch'esso compreso nell'elenco dei 16 aeroporti insicuri. Miramare uno scalo militare, dove però vengono ospitati anche terminali civili, e possiede un impianto radar funzionante: perché i piloti lo giudicano, allora, pericoloso? Per tre motivi Primo: Miramare è soggetto a un intenso traffico di aerei militari, causa di grande ritardo per i voli civili in partenza e in arrivo e motivo di pericolo in fatto di collisioni in volo: secondo: il radar è manovrato da militari, i quali adoperano una prass di avvicinamento che. se funziona per i caccia F-104 Starfighter, rimane assai più complicata per un aereo civile (più «inerte» e meno maneggevole); terzo: di notte l'illuminazione della pista fatta in senso unidirezionale, per le esigenze degli F-104 non è visibile agli aerei civili in « posizione di sottovento » L'ipoteca militare dell'assistenza al volo costituisce dun que - e lo vedremo meglio in seguito — uno dei motivi

Cesare De Simone fiutò Sorse allora, fra il giodi pausa, la lotta fra le due si conoscono, pe se del disastro,

d' fondo della grave crisi che

attualmente affligge la nostra-

aviazione civile. Una crisi che

andrebbe affrontata e risolta

sonza attendere lo stimolo --

disperato e drammatico — di

to della media europea, ma addirittura non rispondente ai canoni di sicurezza stabiliti dall'OACI, l'organizzazione dell'ONU che cura il settore dell'aviazione civile. « Abbiamo degli impianti — dicono i piloti — che gli altri Paesi adoperano come "aiuto" agli impianti normali, ben più mo-

conto come gran parte del fuori serie. cielo italiano sia vietato al traffico civile, costretto a muo-

versi unicamente lungo stretti zione di carrozzerie. Le indagini a Palermo

### L'altimetro del DC8 è stato ritrovato?

Il tragico costone di « Montagna Longa », contro il quale nove giorni fa si è andato a schiantare il DC 8 della morte con 115 persone a bordo, tra le quali nostri carissimi e valorosi compagni alla cui perdita non riusciamo ancora a rassegnarci, è stato nuovamente esplorato, stamane. Le commissioni d'inchiesta continuano infatti la ricerca di parti del velivolo che possano essere — in qualche modo — utili alla ricostruzione della dinamica degli ultimi minuti prima della

Ma a quanto pare non è saltato fuori nulla di determinante. Sembrava, in un primo tempo, che fosse stato ritrovato l'altimetro di bordo – al quale i tecnici attribuiscono notevole importanza per la ricostruzione di alcune fasi del volo -ma le commissioni inquirenti non hanno poi contermato la

Mentre scriviamo le commissioni d'inchiesta proseguono nell'esame della bobina sequestrata alla torre di controllo di Punta Raisi. In questa dovrebbero essere registrati i cinque contatti avuti dal DC 8 con l'aeroporto palermitano. Il primo di questi avvenne mentre l'aereo sorvolava l'isola di Ponza. In base a queste registrazioni si dovrebbe poter determinare la velocità del velivolo al momento del suo arrivo allo scalo

Intanto l'Associazione nazionale tecnici di volo aviazione civile in un suo comunicato in polemica con l'Alitalia ribadidisce che i DC 8 della società di bandiera volano « già con equipaggi che a volte comprendono il motorista di volo e a volte sono invece composti da soli piloti ». Al riguardo l'ANTAC CGIL-UIL fornisce un elenco di tredici voli effettuati ultimamente « con configurazioni di equipaggi, senza motorista di volo ».



L'appaitatore arrestato

Per essere interrogati dal sostituto Procuratore Viola

## Caso Feltrinelli: 8 fermati a Torino e trasferiti al carcere di San Vittore

Si tratta di cinque donne e tre uomini, fra i quali un medico che avrebbe avuto in cura l'editore milanese Nuovi particolari sulle armi rinvenute nella officina delle sedicenti « Brigate rosse » a Porta Ticinese

#### E' morto il carrozziere Giovanni Bertone

Giovanni Bertone, fondatore dell'azienda torinese « Carrozzeria Bertone», è deceduto il 10 maggio scorso. Aveva 88 anni e dal 1950 seguiva dall'esterno l'azienda oramai diretta dal figlio Nuccio Ber-

Giovanni Bertone fondò la sua carrozzeria nel 1912 e la condusse dallo stadio di piccola officina con tre dipendenti, sino a raggiungere le dimensioni di una delle maggiori imprese del settore, alla conclusione del secondo conflitto mondiale.

Le prime vetture che Giovanni Bertone realizzò in forma completa furono la «SPA 9000» e la «501 competizione» degli anni 1920-21. Successivamente, lavorò sui più famosi telai dell'epoca e soprattutto instaurò un cordiale ed importante rapporto di collaborazione con Vincenzo Lancia, per il quale realizzò per molti anni carrozzerie di serie e

Dal 1945 affidò l'azienda al figlio ed al genero Tiberio Gracco de Lay che, adeguando l'attività a nuovi criteri industriali, l'hanno portata al livello attuale, cioè a quello di una delle più famose aziende in campo mondiale per quanto riguarda la progetta-

Agguato nella notte in Calabria

#### Incagliata a Civitavecchia motonave con

500 americani

Una motonave olandese, la TORINO, 13. « Statendam ». di 24.000 tonnellate, proveniente da Genova e diretta a Civitavecchia, si è incagliata ieri mattina, a causa della bassa marea, nello specchio d'acqua antistante il porto laziale. A bordo della motonave si trovano 560 cittadini americani in crociera nel Mediterraneo. I passeggeri sono rima-

sti tutti illesi. La motonave è stata poi liberata con l'aiuto di alcuni rimorchiatori ed è ora attraccata alla banchina « Traianea » del porto. Nell'incidente un marittimo. Salvatore Maggio di cinquantotto anni, è rimasto ferito. L'uomo è stato portato all'ospedale di Civitavecchia dove i sanitari gli hanno medicato una ferita lacero-contusa alla testa. L'uomo, che ha subito anche una contusione cranica, si è rifiutato di farsi ricove-

rare, come avevano consigliato Secondo i primi accertamenti svolti dalle autorità portuali. la motonave, durante la manovra per entrare nel porto, si è incagliata su un basso fondale indicato da un segnale marit-

La «Statendam» si è così inclinata di circa due gradi sul lato destro. Sembra che a determinare l'incidente abbia contribuito anche un forte vento che in quel momento spirava sul porto laziale.

Dalla nostra redazione

Dopo gli « arsenali », le « pri

MILANO, 13

gioni del popolo», le «officine », le indagini in corso sulle sedicenti Brigate Rosse si sono spostate ieri e oggi a Torino. Ieri da quella città sono state trasferite a Milano tre ragazze in stato di fermo. Oggi, sempre da Torino, sono arrivate altre tre persone. Tutto il gruppetto si trova ora nelle carceri di San Vittore. Sono stati pescati, probabilmente a seguito di una soffiata, in una soffitta dove la polizia avrebbe trovato, prima delle persone, materiale compromettente legato all'attività dei « brigatisti ». A Torino le operazioni si sa rebbero svolte, più o meno, così. Ieri mattina in una soffitta che si trova in una traversa di Corso Casale di Borgo Po è entrata la polizia per fare una perquisizione. Nella soffitta non c'era nessuno. Ma la polizia sarebbe rimasta in attesa. Nelle prime ore del pomeriggio ecco arrivare tre ragazze, tutte studentesse della facoltà di magistero. Tutte e tre vengono portate a Milano, prima in questura e poi a San Vittore. Ma la polizia resta ancora nella soffitta in attesa. Verso mezzanotte a un 500 metri dalla soffitta si ferma una « 500 ». Ne escono tre persone che si dirigono verso la soffitta. Sono il medico Enrico Levati, 27 anni; Maurizio Ferrari, 27 anni, ex-operaio della Pirelli, nativo di Grosseto e residente a Milano; Roberto Vho, 26 anni, residente a Mairago, provincia di Milano. Tutti e tre vengono portati a Milano e alle 13 di oggi fanno il loro ingresso a San Vittore. I tre uomini sono indiziati di costituzione di bande armate. La posizione delle tre studen-

Tutti e sei verranno interrogatl domattina dal sostituto Viola. E' stato anche detto che il dott. Levati sarebbe stato il medico personale di Feltri-

nelli, ma la cosa sembra poco attendibile. Probabilmente si tratta della solita smania di voler collegare a tutti i costi l'attività delle sedicenti Brigate Rosse con quella dell'editore. A proposito di queste ultime indagini, il numero degli arrestati è salito a otto: la professoressa Anna Maria Bianchi (una istanza per la sua scarcerazione per « insufficienza di indizi » è stata presentata ieri, come si sa, dal suo difensore Carlo Smuraglia), lo studente Giorgio Semeria, l'impiegato Enea Fanelli, il ragioniere Umberto Farioli e la sua amica Maria Luisa Brioschi (entrambi pescati nel «laboratorio» di via Carlo D'Adda), la signora Ruth Heidi Pesch, Giacomo e Fran cesco Cattaneo, padre e figlio. Questi ultimi tre sono stati arrestati a S. Stefano Lodigiano. La donna, che è la mo glie di Piero Morlacchi, lati tante, è accusata di costituzione di bande armate: gli altri due sono imputati di fa voreggiamento per avere ospi tato nella propria casa la Pesch. Tre persone, inoltre, sono latitanti: Piero Morlacchi, Renato Curcio e Mario Moretti Ad essi, come si è visto, si aggiunge il gruppo dei torinesi. A proposito di questi ultimi, si ricorderà che tempo fa venne arrestato a Torino un altro personaggio che, in quei giorni, fece parlare molto i giornali: il barbiere Michele Castiello. Nella sua casa - si disse

- erano state trovate alcune mappe topografiche della città con dei cerchietti che contrassegnavano gli objettivi che avrebbero dovuto essere colpiti. Assieme alle carte venne trovato anche un elenco delle personalità che avrebbero dovuto essere rapite dai «tupamaros» e tanto basto per far montare grossi titoli ai giornali in cui si annunciava che il « barbiere guerrigliero» voleva rapire Gianni Agnelli. Poi la faccenda venne ridimensionata e il parrucchiere, dopo una parentesi a San Vittore, venne rinvia-to nelle carceri di Torino, do-ve si trova tuttora. Si sono appresi, intanto, nuovi particolari sulla sco-perta dell'officina.

perta dell'officina. Al laboratorio si sarebbe arrivati perquisendo un appartamentino di Giorgio Semeria in via relizza da volpedo dove de ve essersi recata anche la Brioschi perchè, sul posto, vennero trovate delle lastre radiografiche con il suo nome. Il 30 aprile scorso, inoltre, si verificò a Milano un incidente stradale: una macchina tamponata da un'altra. Una delle persone coinvolte nell'incidente si dette alla fuga, abbandonando l'automobile che risultò di proprietà di una certa signora Tomaini. Nella casa di questa signora vennero trovati il Farioli e la Brioschi. Il Farioli, fra l'altro, era già ricercato perchè in via Boiardo, nei pressi della casa arsenale, venne trovato un furgone intestato a lui. Dentro il furgone venne rinvenuto materiale compromettente e anche l'indirizzo di via Carlo D'Adda.

Sviluppi clamorosi, dunque, per ciò che riguarda le indagini sulle cosiddette Brigate Rosse. Silenzio pressocchè as-

tesse non è ancora definita. I soluto, invece, sull'inchiesta sulla tragedia di Segrate. Come 'è morto 'Feltrinelli?' E una domanda, questa, che non sembra assillare la mente degli inquirenti. Gli atti, come si sa, sono stati trasmessi all'ufficio istruzione una diecina di giorni fa. Per ora il dr. Amati li sta esaminando. Ha interrotto ieri lo studio per recarsi a Parma a interrogare, in carcere, Giuseppe Pasquale, l'ex presidente della Federcalcio, per la storia ovviamente inverosimile del prestito di un milione di dollari concesso, senza ricevute, ad amici di Feltrinelli.

Ibio Paolucci scattare gli « automatici », cloè meccanismi che bloccano im-

Emergono colpe

dell'Enel per la

strage a Catania

Le precise accuse dei sindacati che hanno indetto scioperi articolati

Perchè non funzionò la caduta automatica della corrente — Licenzia-

Dal nostro inviato CATANIA, 13 Il costruttore e appaltatore Nobile è in prigione, imputato di omicidio plurimo colposo. Sei operai sono morti e hanno avuto i funerali. Le commissioni d'inchiesta indagano. Tutto sembra concluso così: un imprenditore irresponsabile usava operal poco pratici dei lavori rischiosi che dovevano eseguire e quindi è stato incriminato; operal po-co pratici hanno «scontato»

la loro colpa.

Ma per chi lavorava l'appaltatore Nobile? Per l'Enel, potentissimo, tecnicamente efficiente ente di Stato. Dell'Enel per ora si parla poco. Tenuto in ombra dal Sicilia, il giornale di destra, non è tirato in ballo nemmeno dall'avvocato di Nobile: meglio buttare a mare un costruttore che ha «fatto lo sbaglio» che disturbare una potenza in grado di creare guai a molte persone in sede locale. L'Enel è il primo a tacere, del resto. L'unica cosa che ha fatto è stato, da ieri, di mettere in liquidazione tutti i sospesi con la ditta Nobile: lo strac-

cio è volato. Ma quell'arresto ha incrinato l'omertà e qualcosa viene fuori, finalmente: responsabilità politiche e generali dell'ente di Stato per la questione dell'appalto e anche responsabilità specifiche per quanto riguarda la tragedia di Passo Martino. Cominciamo dalle responsabilità specifiche emerse nel corso della gi dal Sindacato Elettrici della CGIL a conclusione di una serie di assemblee dei dipendenti dell'Enel che hanno deciso stamattina scioperi articolati e una mezza giornata di lavoro come sottoscrizione. Prima responsabilità specifica: avere affidato a una dit-ta come quella di Nobile il lavoro delicatissimo di elevazione della linea ad alta tensione. Nobile è un costruttore alla buona, venuto su a furia di speculazioni edilizie e grazie alla protezione del democristiano Lo Giudice, già sottosegretario dei Lavori pubblici; non aveva nemmeno un techico fra i suoi dipendenti. Seconda, e più grave responsabilità specifica dell'Enei: riguarda proprio la sciagura e rivela aspetti raccapriccianti. Gli operai — e finalmente si sanno i particolari precisi alzavano tralicci per elevare da 12 a 22 metri i cavi dell'alta tensione perché sotto

mediatamente la corrente so-spendendola. Gli automatici non hanno funzionato e la corrente ha continuato a passare mentre il traliccio, appeso alla gru, oscillava, e ogni volta che si avvicinava subiva e trasmetteva la sca-rica, si allontanava e tornava ad avvicinarsi. La prova che è andata così la si ha constatando che gli orologi dei sei segnavano tutti ore diverse, erano come impazziti: se la scarica fosse stata unica si sarebbero tutti fermat! istantaneamente alla stessa ora che segnavano in quel momento. In realtà, per que! venti minuti mentre il tra liccio ondeggiava in cima alla gru come un pioppo, chiun que si fosse avvicinato sarebbe stato investito. Se ne accorse di lontano un tecnico dell'Enel che per caso passava da quelle parti: telefonò alla centrale e finalmente la corrente fu interrotta. Le commissioni stanno fa-

cendo sopralluoghi a Fossa Creta e a Augusta, le due centrali di entrata e uscita della corrente: stanno appunto verificando l'ipotesi che abbiamo detto. Sembra infatti che gli «automatici» non hanno funzionato perché mancavano i relais direzionali. Sapendo tutto questo, 'l'Enel fa svolgere lavori ad una ditta artigianale?

Sembra che Nobile avesse chiesto la sospensione di corrente e che l'Enel si fosse impegnata a farlo entro quattro giorni: ma Nobile è un imprenditore piccolo, non può nere ierma la squadra ne 4 giorni e così fa impiantace lo stesso i due piloni. Per il primo va bene (ecco il vero « caso fortuito ») ma per il secondo il filo, stavolta più in basso, crea l'arco volta!co. Non è stato un caso, non è stato un errore: è un sistema. Ecco quello che danunciano con forza i sindacati operai e tecnici Enel.

Come Nobile lavorano e la voreranno altri appaltatori: un operaio dei loro costa 4500 lire al giorno, mentre un ope raio Enel costa di più: c'è 'a « piccola » differenza di maggiori garanzie per la propria vita e la sicurezza dei citta-dini.

Mentre l'Enel fa eseguire a manovali edili lavori da e ettrici specializzati, senza garantire nemmeno la presenza di un suo te nico, rifiuta ogni assunzione in proprio di manodopera violando anche la legge. E' dal 1968 che non si fanno concorsi per tecnici all'Enel, è dal 1970 che sono bloccate tutte le assunzion'. Risultato: 270 mila ore di straordinam nel 1971 per la sola provincia di Catania, con minacce gravi per la sicurezza di tutta la collettività.

Ugo Baduel

#### - COMPAGNIA EDIZIONI INTERNAZIONALI S.p.a.La C.E.I.

doveva essere costruito il ca-

pannone della Metalmeccanica

Meridionale. Mentre alzavano

il pilone con una gru, la pun-

ta, vicina all'alta tensione,

provocò la scarica. In questi

casi la scarica dovrebbe far

Assume ex dirigenti politici e sindacali e promotori provenienti da Società assicuratrici, per completamento organici provinciali e regionali, settore commerciale e pubblicitario.

ASSICURA: The line is the second of the seco - stipendio con regolare rapporto di lavoro;

- provvigioni con relative provvidenze;

- importante carriera ai vari gradi della struttura commerciale dell'Azienda.

- età da 22 a 40 anni;

- attitudini organizzative, promozionali e di pubbliche relazioni;

cultura medio superiore.

Zone particolarmente interessate: Lombardia, Piemonte, Veneto, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Lazio.

Inviare curriculum completo a: C.E.I. SPA, VIA MANARA 15 - 20122 MILANO

# C'E'CHI LA TUA VOCE



telefona oggi che è domenica

una telefonata interurbana con prenotazione o in teleselezione costa circa la metà

e il teletaxe te lo dimostra



SOCIETA' ITALIANA PER L'ESERCIZIO TELEFONICO

## Uccisi a colpi di mitra per vendetta due pastori

CITTANOVA (Reggio C.), 13 t cesa discussione: Facchineri, stati uccisi a raffiche di mitra da persone non ancora identificate. I cadaveri sono stati scoperti stamani all'alba da alcuni contadini in contrada Serra, a pochi chilometri da Cittanova.

I carabinieri e la polizia ritengono che il duplice omicidio sia da attribuire alla lotta fra le famiglie rivali degli Albanesi e dei Facchineri, en-

trambe dedite alla pastorizia. All'origine sarebbero motivi di interesse trasformatisi in odio dopo il 19 marzo del 1971. Quel giorno, infatti, uno dei componenti della famiglia Facchineri, Luigi di 24 anni, uscito dal carcere dopo aver scontato una pena di quattro anni e mezzo per omici.l·o colposo entrò in un bar dove era riunito il « clan » degli Albanesi. Facchineri fu invitato a bere una birra ma si il-

Il pastore Raffaele Albane | ad un certo momento, estrasse di 68 anni e suo cognato
Antonino Raso di 65, sono
Antonino Raso di 65, sono
all'istante Antonio Albanese, figlio di Raffaele, l'uomo ucciso oggi. Facchineri fuggl ma fu arrestato qualche mese dopo: attualmente è rinchiuso nel carcere di Reggio Cala-

Luigi Facchineri era stato condannato a quattro anni e mezzo di carcere per l'uccisione di Domenico Gerace, avvenuta nel 1966 in una zona vicina a Cittanova. Nell'aprile dello scorso anno, Antonio Pronesti, cugino di Antonio Albanese, fu ucciso a colpi di arma da fuoco in contrada Bifurcà di Cittanova mentre conduceva al pascolo le pecore. L'omicidio fu commesso all'imbrunire: il cadavere fu scoperto dai familiari di Pro-

nestl, preoccupati di non aver visto il congiunto tornare

Quest'anno, dopo un neciodo

arse vive

si conoscono, per ora, le cau-

118 persone

Una tremenda sciagura si è verificata questo pomeriggio ad Osaka: almeno 118 persone hanno perso la vita in un furioso incendio scoppiato in un supermercato. Stando alle prime informazioni, le fiamme si sarebbero levate improvvise al terzo piano dell'edificio (di sette piani) che Ospita il supermercato, diffondendosi poi all'intera struttura. La maggior parte delle vittime si trovava in un locale pubblico ed in un teatro situati all'ultimo piano dell'edificio: molte sono morte lanciandosi dal tetto e dalle finestre, nel tentativo di trovar scampo dal rogo. Non