

Burocrati e militari occupano in esclusiva i posti chiave dell'aviazione civile

ASCOLTATO IL PARERE DEI PILOTI

Perché il ministero e la compagnia di bandiera degradano esperti e tecnici a semplici esecutori di ordini - L'associazione dei piloti: « In alto c'è l'insensibilità più assoluta » - Il problema della preparazione e della rotazione del personale militare - Irregolare la revisione a terra degli apparecchi

A sedici giorni di distanza dalla sciagura del DC-8 schiantatosi sulla montagna Longa, e a sette dalla precisa denuncia dell'Associazione dei piloti civili sulle pesanti condizioni di sicurezza degli aeroporti italiani, l'Alitalia si è decisa a prendere posizione. Lo ha fatto in modo del tutto prevedibile, ma ugualmente indicativo di una prassi burocratica sorda ad ogni reale problema. In sostanza, il comunicato dell'Alitalia sostiene che « la sicurezza del volo è un problema nazionale, e non è in discussione per nessun aeroporto purché vengano rispettate le procedure di avvicinamento strumentale ». Il che, in effetti non significa nulla, dal momento che è ormai provato come la stragrande maggioranza degli incidenti manchi proprio di un efficace sistema di strumentazione a terra per l'avvicinamento del velivolo alla pista. O meglio può significare, tra le righe, che un atterraggio è « sicuro » soltanto quando riesce, e che se non riesce la colpa è del pilota, il quale non ha rispettato le procedure. Non si tratta di procedure, lo abbiamo visto, ma di mezzi che mancano o di una pessima gestione dei servizi di assistenza al volo monopolizzati dall'aeronautica militare. Il comandante Adelberto Pelicciolo, presidente dell'ANPAC (l'associazione che riunisce il 90 per cento dei piloti civili italiani) ha già indirettamente criticato il comunicato dell'Alitalia. « In alto, evidentemente, c'è l'insensibilità più assoluta - ha dichiarato Pelicciolo - mercoledì scorso, con la nostra denuncia della grave situazione aeroportuale in Italia, abbiamo messo a disposizione delle autorità, in un colloquio del Ministero dell'aviazione civile, la nostra esperienza, cioè quella di migliaia di piloti. Per sei giorni abbiamo aspettato invano una risposta: evidentemente la tragedia di Punta Raisi, non è servita a nulla ».

Senza vigili del fuoco chiuso 2 giorni l'aeroporto di Catania

PALERMO, 17. Lo scalo catanese di Fontanarossa - nel quale, per di più, fanno sosta diversi voli internazionali diretti verso l'Oriente - resterà completamente chiuso al traffico per due giorni. Il motivo? Niente di eccezionale. I vigili del fuoco di Catania sono in agitazione ed effettueranno un stop di quarantotto ore. Poiché mancherà un servizio di sicurezza essenziale, la direzione dell'aeroporto ha deciso di sospendere ogni attività. A parte i vigili - cui nulla può rimproverarsi, in quanto esercitano i loro sacrosanti diritti di lavoratori - vanno fatte due considerazioni. Innanzitutto è strano che l'interesse dei competenti autorità sia suscitato adesso da questo episodio mentre in passato nulla era stato detto a proposito di ben più gravi incidenti. In secondo luogo questa faccenda mette ancora più in luce cosa sia l'organizzazione dell'aviazione civile nel nostro paese non solo dotata di attrezzature mancate, ma addirittura priva di quei servizi autonomi che potrebbero evitare episodi come quello di Catania.

702 arresti in un'operazione di polizia

Le forze di polizia hanno effettuato ieri notte, dalla mezzanotte alle prime luci dell'alba, un'altra operazione di controllo su tutto il territorio nazionale. A tale operazione - informa il ministero dell'interno - hanno preso parte ingenti forze della pubblica sicurezza, e l'arma dei carabinieri e della guardia di finanza, per un totale di alcune decine di migliaia di uomini e di circa 9.000 automezzi. Sono state controllate complessivamente 237.732 persone e 151.384 autoveicoli, effettuati 702 arresti, mentre altre 1.414 persone sono state denunciate a piede libero. Sono stati diffidati e rimpatriati 237 individui ritenuti pericolosi per la sicurezza pubblica e sequestrate alcune centinaia di autoveicoli e motociclette, nonché armi, munizioni e materiale esplosivo, tra cui 5 mitra, 136 fucili e 65 pistole. Sono stati rinvenuti ingenti quantitativi di merce e di oggetti rubati. Sono state, inoltre, contestate 34.113 contravvenzioni e sono state rintracciate alcune centinaia di patenti di guida e di carte di circolazione.

stenza al volo). Presso tale ente, specie il Mosser presidente dell'ITAV - il sindacato dei piloti - al Parlamento, « Per quanto riguarda la formazione del personale da impiegare in compiti di pianificazione e di direzione, i controllori con esperienza di lavoro e una base professionale adeguata alle esigenze, solo eccezionalmente hanno accesso ai posti di comando; viene a mancare perciò il requisito della professionalità, di tutti i livelli dirigenziali. I posti decisionali e di responsabilità sono infatti utilizzati per le rotazioni dei piloti, e non per i compiti di regolamentazione militare agli ufficiali superiori del ruolo naviganti, e la preparazione di base di tale categoria non prevede la conoscenza approfondita dei problemi relativi alla assistenza in volo ».

Altro caso clamoroso è quello della commissione tecnica del RAI (Registro aeronautico italiano) e di altri organismi a carattere specializzato, dove non è contemplata la partecipazione dei piloti. Ciò rende possibile, specificò ancora il SIPAC, l'introduzione o l'abrogazione di norme senza la partecipazione degli aerei - e di conseguenza sulla loro efficienza, senza nemmeno aver consultato le categorie dei tecnici di terra e di volo cui è affidato il compito di garantire la sicurezza dei voli.

Una successiva disposizione dell'Alitalia, autorizzata dal RAI, stabiliva: « Si informano i sigg. comandanti che in caso di assenza del personale tecnico di scalo, con conseguente impossibilità di fare eseguire la norma di lavoro per ispezioni di transito, l'effettuazione di parte dell'equipaggio di condotta delle liste dei controlli interni ed esterni deve ritenersi, in questa particolare circostanza, sostitutiva a tutti gli effetti della norma di lavoro per ispezioni di transito. Ciò tenuto conto della sostanziale equivalenza tra le due ispezioni ».

Quest'ultima affermazione, va detto subito, non risponde a verità poiché molte importanti voci della lista delle operazioni di transito devono essere effettuate dal personale tecnico di scalo, non sono contemplate fra le ispezioni eseguite dal personale di condotta. Ricordiamo uno solo dei tanti episodi in merito: alla fine dell'agosto scorso, all'aeroporto di Linate, è stato solo grazie all'ispezione di transito effettuata dal tecnico di servizio (e che i piloti non potevano eseguire) che si è potuta scagionare una grave avaria alla rottura di numerose pale della turbina - a un motore di un DC-9 della flotta Alitalia. Quell'aereo sarebbe precipitato se si fosse seguita la procedura di ripiego stabilita dall'Alitalia, la quale ha certo interesse ad evitare il danno economico derivante dalla prolungata sosta a terra di un aereo, ma certo non può salvaguardare questo interesse mettendo a menzogna la sicurezza dei propri passeggeri.

Resta da dire che numerosi comandanti piloti, i quali - proprio per garantire la sicurezza del volo - si sono rifiutati di partire con un aereo non revisionato dal personale tecnico di scalo, sono stati puniti disciplinarmente dalla compagnia con la sospensione dal volo e dallo stipendio per 30 giorni. Così come sono stati prestati analoghi provvedimenti disciplinari contro altri piloti, i quali, dopo avere voluto in tutte le ore giornalieri previste dal contratto di lavoro, si sono rifiutati di compiere determinate operazioni, come il volo stanco, non in possesso della completezza delle sue capacità fisiche, sia un reale pericolo per la sicurezza del volo, sia una decisione da prendere, specie nelle fasi di decollo e di atterraggio, per le quali si ha a disposizione solo pochi secondi di velocità dei riflessi e fondamentale per un pilota. Ebbene, noi vogliamo stressare oltre i limiti dello stesso consentito. E chi rifiuta di farlo viene punito ».

Cesare De Simone

La tragedia di Punta Raisi Un comitato di famiglie chiede tutta la verità

Tentativi di liquidare l'azione dei congiunti delle vittime - Alla ricerca delle eventuali colpe dei piloti - La « scatola nera » registrò qualcosa sull'ultimo viaggio

Dalla nostra redazione PALERMO, 17. Mentre non tende a soprirsi lo sdegno per la strage di Punta Raisi, si è aperto il dibattito sul ruolo dei piloti - al Parlamento, « Per quanto riguarda la formazione del personale da impiegare in compiti di pianificazione e di direzione, i controllori con esperienza di lavoro e una base professionale adeguata alle esigenze, solo eccezionalmente hanno accesso ai posti di comando; viene a mancare perciò il requisito della professionalità, di tutti i livelli dirigenziali. I posti decisionali e di responsabilità sono infatti utilizzati per le rotazioni dei piloti, e non per i compiti di regolamentazione militare agli ufficiali superiori del ruolo naviganti, e la preparazione di base di tale categoria non prevede la conoscenza approfondita dei problemi relativi alla assistenza in volo ».

Una successiva disposizione dell'Alitalia, autorizzata dal RAI, stabiliva: « Si informano i sigg. comandanti che in caso di assenza del personale tecnico di scalo, con conseguente impossibilità di fare eseguire la norma di lavoro per ispezioni di transito, l'effettuazione di parte dell'equipaggio di condotta delle liste dei controlli interni ed esterni deve ritenersi, in questa particolare circostanza, sostitutiva a tutti gli effetti della norma di lavoro per ispezioni di transito. Ciò tenuto conto della sostanziale equivalenza tra le due ispezioni ».

Quest'ultima affermazione, va detto subito, non risponde a verità poiché molte importanti voci della lista delle operazioni di transito devono essere effettuate dal personale tecnico di scalo, non sono contemplate fra le ispezioni eseguite dal personale di condotta. Ricordiamo uno solo dei tanti episodi in merito: alla fine dell'agosto scorso, all'aeroporto di Linate, è stato solo grazie all'ispezione di transito effettuata dal tecnico di servizio (e che i piloti non potevano eseguire) che si è potuta scagionare una grave avaria alla rottura di numerose pale della turbina - a un motore di un DC-9 della flotta Alitalia. Quell'aereo sarebbe precipitato se si fosse seguita la procedura di ripiego stabilita dall'Alitalia, la quale ha certo interesse ad evitare il danno economico derivante dalla prolungata sosta a terra di un aereo, ma certo non può salvaguardare questo interesse mettendo a menzogna la sicurezza dei propri passeggeri.

Resta da dire che numerosi comandanti piloti, i quali - proprio per garantire la sicurezza del volo - si sono rifiutati di partire con un aereo non revisionato dal personale tecnico di scalo, sono stati puniti disciplinarmente dalla compagnia con la sospensione dal volo e dallo stipendio per 30 giorni. Così come sono stati prestati analoghi provvedimenti disciplinari contro altri piloti, i quali, dopo avere voluto in tutte le ore giornalieri previste dal contratto di lavoro, si sono rifiutati di compiere determinate operazioni, come il volo stanco, non in possesso della completezza delle sue capacità fisiche, sia un reale pericolo per la sicurezza del volo, sia una decisione da prendere, specie nelle fasi di decollo e di atterraggio, per le quali si ha a disposizione solo pochi secondi di velocità dei riflessi e fondamentale per un pilota. Ebbene, noi vogliamo stressare oltre i limiti dello stesso consentito. E chi rifiuta di farlo viene punito ».

Cesare De Simone

peculiarità che, se pure legittima, è poca cosa di fronte alla necessità di colpire tutte le responsabilità in gioco. Intanto, i lavori dell'inchiesta continuano ad indagare sulle ipotesi di un « errore umano » da parte dell'espertissimo comandante Bartoli. Difatti il Sostituto procuratore Pizzillo, il quale coordina le indagini, in una sua dichiarazione di stamane, mentre da una parte ha dichiarato che luogo e circostanze dell'accaduto continuano ad essere studiate « con riferimento a quelle che sono le attrezzature aeronautiche », d'altra parte « prosegue pure l'esame dell'elemento umano con particolare attenzione alle precedenti condotte di volo ». Se si collegano infine queste dichiarazioni con il fatto che oggi - a Roma - sono state sequestrate dieci bobine contenenti i dati relativi agli ultimi voli effettuati da Bartoli prima della sciagura, è chiaro che l'indirizzo attualmente privilegiato in queste indagini è quello che conduce alle presunte responsabilità del pilota.

« Tra l'altro la Magistratura si chiederebbe se le procedure di atterraggio fossero normalmente rispettate. In sostanza la Procura di Palermo si chiede: se soltanto ora i piloti dicono che atterrarono attentamente scrupolosamente alle procedure previste, cosa succedeva in realtà prima della sciagura? E in questo caso a chi bisognerebbe attribuirne la responsabilità, ci chiediamo noi? ». Fra le ultime novità una è piuttosto clamorosa. Sembra infatti che la famosa bobina della scatola nera (ritrovata tra i relitti del DC-8 e che si diceva non contenesse nulla) in realtà abbia registrato per intero i dati relativi al tragico volo.

Al massimo sembra che il nastro sia soltanto spezzato. Per il resto - si sa soltanto che delle cose - si sa soltanto che due testimoni, fra quelli raccolti nella cittadina di Carini, prossima all'aeroporto, siano decise. Si tratta di quelle del farmacista Governatori e di sua moglie, i quali scorsero meglio degli altri la fase dell'impatto e diedero per primi l'allarme.

« C'è poi da registrare un messaggio del sindaco di Palermo Marchello inviato ai ministri competenti, all'Alitalia ed alla Regione siciliana, nel quale viene posto pressantemente il problema delle attrezzature di Punta Raisi. Ma a questo proposito è legittimo porsi una domanda. Come mai Marchello - che pure è colonnello d'aviazione - prima del disastro non si è mai premurato di atterraggio e di controllo? Eppure la trappola di Punta Raisi la conosce bene, anzi gli era « familiare » quella pista, come ha detto del resto lui stesso commemorando le vittime.

Mimmo Russo

Graziano Mesina è stato incriminato per oltraggio ad un magistrato. L'accusa si riferisce ad una udienza « calda » del 24 marzo scorso, quando l'ex bandito di Orgosolo si scagliò verbalmente contro il presidente della Corte d'Assise d'Appello Dr. Carlo Angiolini, non avendo questi accettato una richiesta della difesa di rivolgere una domanda a un testimone. La reazione di Mesina fu violenta, anche perché il bandito era rimasto assai contrariato, nei giorni precedenti, per il rigetto da parte del presidente della richiesta relativa a un sopralluogo a Osposidda, la zona in cui caddero uccisi i due caschi blu Crivola e Grassia.

Il processo si è concluso, come è noto, con la condanna di Mesina, per il sequestro del commerciante nuorese Peppino Capelli ma la Corte ha fatto invece cadere l'accusa per l'uccisione dei due. Al processo infatti sono emersi dati da cui si evince che Crivola e Grassia non vennero uccisi dal bandito, ma rimasero vittime, per tragico errore, del fuoco incrociato di alcune pattuglie di comitanti. Nella fase dibattimentale brucianti accuse furono infatti lanciate contro l'ex capo della Criminelpol Dr. Giustiniano, il questore Giabbanelli, il vice questore Mangano, che subito dopo il conflitto di Osposidda si mossero in modo da far scomparire le prove sulle vere cause della tragica fine dei due caschi blu.

g. p.

La quinta conferenza internazionale di ricerche spaziali (Cospar) in corso a Madrid lo scienziato americano Karl Sagan, dell'Università di Cornell, e lo scienziato sovietico Ljco Yamarov, dell'Istituto di matematica applicata dell'Accademia di scienze dell'URSS, hanno esposto i risultati ottenuti con le sonde utilizzate da USA e URSS per le ricerche su Marte.

Dalle esposizioni dei due scienziati è risultato che i cambiamenti di colore registrati periodicamente sulla pianeta sono dovuti essenzialmente al trasporto di polvere causato da violente tempeste di sabbia. Gli scienziati hanno ritenuto che la velocità dei venti, durante la fase più violenta della tempesta registrata su Marte dal settembre al gennaio scorso e che indubbiamente causò l'interruzione dei segnali inviati dalla sonda sovietica Marte 3 soli venti secondi dopo l'atterraggio morbido della sonda su Marte alla fine del novembre scorso, fu di oltre 100 chilometri orari. Secondo Sagan la nube di polvere ha raggiunto uno spessore anche di trenta chilometri.

Le tempeste su Marte avvengono quando il pianeta si trova più vicino al Sole: la sua atmosfera assorbe allora maggior calore e ciò provoca forti instabilità nell'atmosfera che si propagano su tutto Marte. Fotografie di estrema precisione scattate dalla sonda americana Mariner X7 hanno permesso di constatare che interi crateri sono stati « vuotati » della loro sabbia dalla forza del vento.

Per mancanza di spazio siamo costretti a rinviare a giovedì prossimo la « Pagina della scuola ». Ce ne scusiamo con i lettori.

Giuseppe Mariconda

I venti di Marte ridussero al silenzio la sonda URSS

Per vendetta la casupola trasformata in una trappola di fuoco



TORRE ANNUNZIATA - L'ingresso del terraneo al quale è stato appiccato l'incendio

Uccise due sorelline e lo zio dal rogo appiccato alla porta

A subbuglio tutta Torre Annunziata, ma nessuno ne parla - Decine di litri di benzina sparsi in tutto il vicolo hanno fatto subito pensare al dolo - Un'altra famiglia scampata per puro caso alle fiamme - Sono ancora incerti i motivi dell'atroce episodio



Le tre vittime: Francesco De Falco e le sue nipotine, Anna e Carlotta De Falco

Già incriminate 18 persone

Estese le indagini per la tratta dei neonati

Sarebbero ben più di 8 i casi di «acquisto» - Vergognosa speculazione - L'ex suora Caterina Testa

Si allarga l'inchiesta per la prevedibile che al di là delle responsabilità penali le ditte che riusciranno a sanare in qualche modo la situazione anche dal punto di vista giuridico: ed è giusto che sia così perché i bambini e i genitori adottivi non sono responsabili di questo scandalo. Responsabili sono coloro che hanno speculato e speculano sul desiderio di tante coppie di avere dei bambini e che da anni sono in attesa della conclusione della loro domanda di adozione. Brevemente ricapitoliamo come è nata questa inchiesta. Una ragazza, Maria Grazia Fusco, che aveva avuto un bambino dalla relazione con il fidanzato, denunciò che subito dopo il parto era stata convinta, dall'ex religiosa Caterina Testa che dirigeva la clinica, a registrare il bambino come nato da madre che voleva restare anonima. Successivamente il bambino sarebbe stato portato in una stanza attigua della clinica dove era stata fatta ricoverare una donna che voleva « comprare » il bambino.

Dall' Etiopia al MEC

L'Interpol mobilitata per traffici di carne

Grossi importatori tedeschi coinvolti nella gigantesca truffa - Carico bloccato in Svizzera

Gli ispettori veterinari di vari Stati europei ed anche l'Interpol stanno cercando di venire a capo di una intricata matassa di frodi che riguarda un grosso traffico di carne che è di accertata provenienza etiopica e che viene invece smerciata come prelibata carne di allevamenti francesi. Si tratta, per giunta, di carne di sospetta commestibilità, poiché l'Etiopia non usa sennò le epidemie alle quali il suo bestiame va incontro. Gli indiziati maggiori, almeno finora, sono alcuni grossi importatori tedeschi, e in particolare una grande ditta di Francoforte. Ma il bandolo della matassa è difficile da individuare, dato che i carichi di carne, adeguatamente stivati in carri frigoriferi, passano per molte mani e superano diverse frontiere. Il carico più recente è stato fermato in Svizzera.

Dalla nostra redazione NAPOLI, 17

Orrendo delitto a Torre Annunziata: due bambine ed il loro zio paterno sono morti in un terraneo, nella zona popolare del porto, cui era stato appiccato il fuoco dall'esterno. Le fiamme sono divampate per diverso tempo: hanno sprigionato un fumo densissimo che ha soffocato le due bambine ed hanno lambito il tetto in cui si trovava l'uomo, provocandogli ustioni mortali.

Che si sia trattato di incendio doloso non è alcun dubbio: gli inquirenti hanno rilevato tracce chiarissime di benzina oltre che sulla porta annerita anche sulla strada e nelle zone vicine, dove nel corso della notte sono stati notati altri incendi. E forse proprio da uno di questi viene fuori la testimonianza dell'agguato: la determinazione che ha spinto gli autori a portare a compimento la loro criminale impresa nel corso della notte. Ad un paio di centinaia di metri dal « basso » dato alle fiamme vi era un enorme cumulo di immondizia: è stato anche questo cosparsa di benzina ed incendiato. Doveva servire probabilmente per una prova generale oppure per attrarre l'attenzione di qualche rarissimo passante mentre si compiva dalla parte opposta la tragica spedizione punitiva. Anche un altro terraneo è stato incendiato: dentro in quel momento vi erano, immerse nel sonno, 7 persone. Una si è svegliata ed ha dato l'allarme; si sono posti tutti in salvo da una porticina retrostante, che da un vicolo. Non hanno potuto fare altrettanto le 2 bimbe ed il loro congiunto nel terraneo

di via Diodato Bertone 6, dove esisteva soltanto un ingresso da dove era possibile uscire. Anna e Carlotta De Falco, rispettivamente di 12 e 10 anni, ospiti occasionali dello zio Francesco De Falco, di 56 anni, venditore di caramelle e di giocattoli di plastica nonché organizzatore di gite ai santuari della zona vesuviana, sono rimaste con lui prigioniere nella trappola di fuoco e sono morte. Le due bambine per asfissia, il vecchio per le gravissime ustioni.

Un spettacolo terrificante, hanno detto i vigili del fuoco quando sono riusciti a domare le fiamme e ad entrare all'interno. Erano le 5 di stamane: da più di tre ore le due bimbe e il loro zio - come dirà poi il medico legale - erano morti. E qui vi è l'aspetto ancora più sconcertante di tutta la tragedia: le fiamme hanno invaso il vicolo per oltre tre ore senza che nessuno se ne accorgesse. La cosa non sembra vera: probabilmente si trovava di fronte ad un muro di silenzio dettato dal terrore.

Qualche cosa di anormale, invece per sua fortuna, l'ha notata il giovane Genaro Carda-