

Gravi ammissioni della Difesa sulla sicurezza del volo

POLEMICHE TRA MILITARI E CIVILI PER IL CAOS DEL TRAFFICO AEREO

Alitalia: il funzionamento dei radar è in mano all'Aeronautica militare - Ministero della Difesa: in crisi i servizi di controllo in tutta Europa - Il veto dell'esercito impedisce la adesione dell'Italia all'Eurocontrol

A Borgo Panigale

Si schianta jet militare con pilota acrobatico

BOLOGNA, 17

Un aereo militare è precipitato nel primo pomeriggio all'aeroporto di Borgo Panigale. Il pilota, il capitano Sammaruca, è morto sul colpo.

L'aereo, un biposto monoreattore da addestramento, aveva portato in volo questa mattina da Roma a Bologna il gen. Giulio Cesare Graziani, ufficiale di stato maggiore, in occasione del raduno aereo di Stato che si terrà a Bologna domani.

Il cap. Tullio Sammaruca, 29 anni, era di stanza a Pratica di Mare. Sposato, la moglie in attesa di un figlio.

Dopo breve sosta il pilota si era alzato in volo per alcune evoluzioni in picchiata, quando, improvvisamente, il velivolo è precipitato a vite. Il cap. Sammaruca riusciva in estremo ad evitare le ultime case della confinante frazione Lino e l'aereo, dopo aver strisciato per un centinaio di metri su un campo di frumento, si incendiava.

NUOVA DELHI, 17

Funzionari dell'Alitalia hanno identificato oggi i resti di tre passeggeri italiani rimasti uccisi a seguito della caduta di un aereo giapponese: si tratta delle salme di Vittorio Romagnolo e dei coniugi Gallo.

Di un altro italiano perito nella sciagura, Domenico Tomassoni, non si è avuta ancora la identificazione.

La signora Tomassoni, di origine giapponese, è morta oggi in ospedale per la gravità delle ferite riportate. Salgono così a 88 le vittime del disastro.

La situazione, sempre più grave, degli aeroporti italiani è insostenibile. Gli scall internazionali - soprattutto quelli di Fiumicino e di Milano-Linate - non «reggono» più il ritmo sempre più intenso del traffico aereo. L'altro ieri, nei due maggiori aeroporti italiani, si sono registrati - lo ha denunciato un comunicato dell'Alitalia, a conferma del caos esistente - ritardi di due ore, con punte perfino di cinque ore, sugli orari di arrivo e partenza degli aerei di linea operanti su tutto il territorio nazionale. E l'Alitalia ha chiamato direttamente in causa la causa dei ritardi, è determinata da una serie di avarie agli impianti di comunicazione e ai radar gestiti, come si sa dall'attuale ispettorato per l'assistenza in volo che dipende dal ministero della Difesa Aeronautica.

Chiamato così direttamente in causa, il ministero della Difesa, a sua volta, ieri, si è affrettato a fare la precisazione di rito, pur cercando di discoparsi. E, di giustificarsi, il ministero afferma, in un suo comunicato più che allarmante, che sono tutti i servizi di controllo del traffico aereo d'Europa ad essere in crisi. Infatti, sostengono i militari, è «dal mese di maggio che i servizi di controllo sono in crisi in tutta Europa soprattutto per le restrizioni che giornalmente vengono imposte dai servizi di paesi limitrofi a causa del continuo incremento del traffico Tuti restrizioni, benché dettate da norme di sicurezza, hanno l'effetto principale di sconvolgere la regolarità del traffico aereo di tutta la regione Europa-Mediterranea».

Ma c'è di più «Quanto più queste (cioè le restrizioni, ndr) si verificano - prosegue il comunicato - in concomitanza con particolari fenomeni meteorologici, - che riducono fortemente l'utilizzazione operativa di qualsiasi tipo di radar e la limitata capacità ricettiva delle piste di Fiumi-

no, rendono gravoso il traffico aereo...». Al di là delle precisazioni di questo o quello, resta il fatto principale, che è poi il nodo di tutta la delicata e grave questione, e che più volte è stato denunciato dalle organizzazioni dei piloti civili (l'ANPAC e il sindacato unitario SIPAC) E cioè oltre alla inadeguatezza del sistema aeroportuale italiano, il conflitto reale di competenze tra aviazione civile e militare. Il fatto cioè che le autorità militari detengono il monopolio del controllo e dell'assistenza aerea anche civile va inquadrato lo scottante problema, più volte denunciato, dell'assistenza al volo che ricade interamente sulle spalle dei controllori di volo. In questo settore operano, in tutta Italia, non più di 1.100 uomini, più 2.000 assistenti coordinatori.

I quattro quinti del nostro spazio aereo sono vietati al traffico civile: e su queste aree solo i militari hanno giurisdizione. E poi c'è il problema delle comunicazioni e del radar. Un'ampia e documentata relazione del CNEL sull'aviazione civile afferma, a questo proposito, che «per quanto riguarda i mezzi, si registra la mancanza di un adeguato servizio radar». Naturalmente quei pochi e insufficienti radar che esistono ricadono sotto il controllo dei militari. «Considerato il loro ristretto numero - prosegue la relazione del CNEL - la copertura radar viene assicurata in forma totale agli aerei militari mentre è considerevolmente limitata per la aviazione civile».

E, dal canto suo, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio per la pubblica amministrazione, Aurelio Curti, ha recentemente dichiarato che se l'Italia non ha un efficace sistema di controllo del volo è per colpa «dei generali dell'aviazione militare che si sono opposti all'ingresso del nostro paese nell'Eurocontrol per motivi di campanilismo. I nostri generali, che in Italia hanno il monopolio

del controllo e dell'assistenza aerea non hanno voluto rinunciare a queste loro prerogative. Così gli aerei italiani diventano ciechi e sordi, mentre negli altri paesi sono seguiti costantemente».

Ecco perché, oltre tutto, quando per diverse ragioni c'è caos di traffico civile in tutta

Europa (come ammette la Difesa) l'Italia, proprio per questo veto dei militari ad entrare nell'Eurocontrol, non può avvalersi che dei propri inadeguati mezzi, il che contribuisce ad aggravare ancor di più la situazione.

r. ga.

Sciopero di 24 ore contro i dirottamenti

In tutto il mondo fermi domani i piloti civili

Tutti i piloti di linea federati alla IPALPA (la Federazione internazionale delle associazioni dei piloti di aviazione) sospenderanno domani la loro attività per 24 ore in segno di protesta per la mancata adozione da parte degli enti governativi internazionali di «urgenti ed efficaci misure contro i dirottamenti e le altre forme di attacco all'aviazione civile».

Allo sciopero - durante il quale saranno sospesi tutti i decolli da qualsiasi aeroporto dalle ore 6 di Greenwich di domani alle ore 6 di martedì - hanno dato la loro adesione i sindacati piloti civili della CGIL, CISL e UIL. Per l'Italia, come è noto, l'azione viene coordinata dall'ANPAC, d'accordo con le altre due associazioni di categoria (l'AFAP e la SIPAC).

All'azione ha aderito, tra le altre, anche la compagnia di bandiera «Swissair». Il governo americano ha fatto invece sapere di non approvare lo sciopero. Analoga posizione è stata assunta, in seguito ad un intervento del governo, dall'associazione dei piloti inglesi (BALPA) che pure riconosce a ciascuno dei suoi aderenti (sono 4600) il diritto, se vuole,

di aderire allo sciopero. La magistratura federale americana ha respinto l'invito delle società aeree statunitensi di ingiungere ai piloti di non scioperare; tuttavia la corte d'appello ha chiesto all'associazione dei piloti di indire un referendum che è stato subito messo in atto.

Il presidente dell'Associazione dei piloti arabi, il libanese Abdel Monim Hoteit, ha dichiarato che i piloti arabi non parteciperanno allo sciopero: «Siamo contro la violenza e vogliamo la piena protezione e la sicurezza dell'apparecchio e dei passeggeri, ma non possiamo partecipare a questo sciopero, a causa delle pressioni e delle implicazioni politiche che ci sono».

Tale presa di posizione generale si accompagna alle dichiarazioni dei piloti di singoli paesi, quali l'Egitto, il Libano, la Giordania, il Sudan, l'Iran, la Siria e l'Irak che escludono lo sciopero.

Ieri si è appreso da fonti attendibili di Budapest, che i piloti della «MALEV», le avio-linee magiare, non aderiranno allo sciopero.

Boro, arsenico e ammoniaca trascinati dalle acque del Cecina

Rischiano di avvelenare le saline scarichi industriali a Larderello

Il pericolo denunciato da una indagine condotta dai laboratori provinciali d'igiene di Pisa - Percentuali d'inquinamento superiori di molto alle norme di sicurezza - Gli impianti dell'Enel e della Società Chimica riversano nel fiume veri e propri canali di veleni

Dal nostro inviato

LARDERELLO, 17. Un altro nome si aggiunge al triste elenco del «Ghoinero» dei fiumi più inquinati ed inquinanti del nostro paese: quello del Cecina. Nasce dalle colline metallifere toscane e, dopo aver attraversato per un centinaio di chilometri le terre pisane e livornesesi, sfocia nel Tirreno, a Cecina.

Le sue acque ora contengono in quantità esorbitanti boro, arsenico e ammoniaca, sotto varie forme, ed altri agenti inquinanti. Boro e arsenico dovrebbero essere del tutto assenti dalle acque di un fiume, l'ammoniaca è tollerata, in considerazione degli scarichi «biologici», in limiti estremamente ristretti. L'organizzazione mondiale della sanità ha stabilito per i fiumi del massimo inavvicinabile: boro, 2 milligrammi per litro, onde evitare possibili danni alla vegetazione; l'arsenico dovrebbe risultare del tutto assente; ammoniaca, 0,5 milligrammi per litro. Nelle acque del Cecina, invece, i tecnici del servizio di controllo degli inquinamenti del laboratorio di Igiene e profilassi della provincia di Pisa hanno rilevato queste concentrazioni: boro, 30 milligrammi; arsenico, un milligrammo; ammoniaca, 7-8 milligrammi. Da dove arrivano questi veleni? Da due affluenti del Cecina: il Possera ed il Pavone. Per il primo gli esami di laboratorio hanno fornito questi dati sconcertanti: boro, 150 milligrammi per litro d'acqua; arsenico, 20 milligrammi; ammoniaca, 70 milligrammi. Per il secondo: boro 20 milligrammi, arsenico assente; ammoniaca, 20 milligrammi. Cecina, Possera e Pavone non nascono inquinati; a ridursi in scarichi di laboratorio chimico sono due industrie di Larderello, le centrali geotermoelettriche dell'Enel e la Società chimica Larderello (51% del pacchetto azionario dell'Anic,

ed il restante 49% della Solvay).

Fino ad un paio di anni fa in certi periodi dell'anno nel Cecina c'era anche il cloro. E fu proprio la sua presenza a gettare l'ombra del sospetto sul fiume. Nei primi mesi dell'estate del 1968 si verificò una gigantesca moria di pesci. Per ordine della magistratura furono eseguite delle analisi e posti sotto controllo i due stabilimenti di Larderello, oltre a quello che la «Società chimica» possiede a Saline di Volterra e le scese «Saline di Stato», dove viene prodotto il sale da cucina. Si riuscì a stabilire che il Cecina era stato inquinato in seguito all'immissione di derivati del cloro e ammoniaca. Freee il via un'azione penale contro le aziende inquinatrici: alcune pagarono riconoscendo colpevoli. Altre preferirono andare in giudizio e furono assolte.

Il laboratorio di Igiene e profilassi di Pisa non si fermò qui. Continuò i suoi esami sulle acque di superficie del Cecina (oltre che dei suoi affluenti) e di quelle del subalveo del fiume incrinato. Nelle saline della Larderello sono state adottate le misure necessarie; alle «Saline di Stato» sono stati installati degli impianti di decantazione e di recupero delle salamoie.

«Canali di scarico»

Ogni traccia di cloro è scomparsa dal Cecina. Ma nessun provvedimento per evitare gli inquinamenti è stato invece adottato dall'Enel e dalla «Società chimica» a Larderello. L'Enel utilizza il Pavone come canale di scarico. Vi riversa le acque, ricchissime di boro ed ammoniaca, di condensazione dei vapori dei «soffioni horaciferi» da cui ricava l'energia

elettrica. Queste acque attraversano il Pavone raggiungono il Cecina, a monte dei pozzi dell'acquedotto consortile di Pomarance-Volterra. Nel pressi di Larderello scorre un altro torrente, il Possera. Se ne serve la «Società chimica» per immettere i liquami (contengono boro, arsenico, solfati e carbonati di calcio) derivati dalla lavorazione della colemanite (un borato di calcio di poco prezzo importato dalla Turchia) da cui si estrae il boro. Non sottoposti ad alcun trattamento disinquinante questi liquami scorrono lungo il Possera. Il Cecina era stato inquinato in seguito all'immissione di derivati del cloro e ammoniaca. Freee il via un'azione penale contro le aziende inquinatrici: alcune pagarono riconoscendo colpevoli. Altre preferirono andare in giudizio e furono assolte.

Moria di pesci

Siamo arrivati così al Cecina ed al suo bacino, dove in questi ultimi tempi si sono verificati episodi ben sconcertanti di una moria di pesci. Si sono avuti, infatti, decine di casi di parti prematuri in diversi allevamenti di ovini ed inoltre si è potuto constatare che, irrigate a pioggia con le acque del Cecina, le piante seccavano. Di chi la colpa? Del boro contenuto in quantità proibitiva nel Cecina. Il boro ed i suoi derivati, infatti, sono altamente tossici per le piante (impediscono la germinazione del seme), per gli animali (morte improvvisa o decadimento di alcune funzioni) e per gli stessi uomini. Negli Stati Uniti l'acido boroico è stato tolto dalla farmacia (cioè l'elenco dei farmaci non dannosi) ed in molti altri paesi alcuni suoi derivati non vengono più utilizzati come additivi per la conservazione di alimenti. Estremamente pericoloso per i bambini, il boro produce infiammazioni del velo gastrico, ematico e renale.

Per questo alcune settimane fa il pretore di Volterra ha condannato i dirigenti degli stabilimenti incrinati a sei giorni di reclusione. Il laboratorio di Igiene e profilassi della provincia di Pisa dal suo canto sta proseguendo la sua «campagna» di ricerche sulle acque superficiali del due torrenti del Cecina e su quelle del subalveo del fiume. Il boro, ed anche le altre sostanze inquinanti, potrebbero infatti aver raggiunto queste ultime. In tal caso l'inquinamento arriverebbe anche da sotto terra, poiché nella zona sono stati battuti diversi pozzi di emungimento per acque di uso potabile ed industriale. Da alcuni pozzi, battuti sull'alveo del Cecina, viene pompata l'acqua che le «Saline di Stato» impiegano per disciogliere il salgemma, da cui viene depurato il sale da cucina; ammesso che sia esatta la ipotesi che abbiamo formulato il boro si mescolerebbe, nelle salamoie, con la gemma e (poiché è una sostanza che non «precipita») resterebbe poi depositato sul sale che ciascuno di noi consuma, con conseguenze che è difficile prevedere.

Impianti di neutralizzazione

Abbiamo premesso che si tratta di una ipotesi, che tuttavia può essere verificata. Ma il problema di fondo nella vallata del Cecina non è tanto quello di sapere se il sale delle «Saline di Stato» di Volterra contenga o no il boro (anche se questo è un problema), quanto quello di eliminare le cause dell'inquinamento: cioè fare installare alla centrale dell'Enel ed allo stabilimento della «Società chimica» di Larderello gli impianti di neutralizzazione degli scarichi inquinanti.

Carlo Degl'Innocenti

UNA INIZIATIVA DI GRANDE INTERESSE STORICO E CULTURALE

MARX ENGELS

OPERE COMPLETE IN 50 VOLUMI

Con la collaborazione degli Istituti del marxismo-leninismo di Berlino e di Mosca, vengono pubblicati, per la prima volta in Italia - dove già sono state edite le opere principali - tutti gli scritti di Karl Marx e Friedrich Engels.

Gli inediti, l'edizione integrale delle lettere, le note, gli appunti e le varianti, curati con precisione filologica, rendono l'opera uno strumento di grande utilità per il lettore italiano che voglia approfondire l'analisi e lo studio del materialismo storico.

Una edizione che corona e completa un'attività intesa a diffondere il marxismo in Italia.

Sono in libreria:

il V volume (aprile 1845 - aprile 1847) che presenta l'Ideologia tedesca, le due versioni delle famose tesi di Marx su Feuerbach, un frammento giovanile di Engels su Feuerbach e un lungo scritto dello stesso Engels sui «veri socialisti».

Il XXXVIII volume (ottobre 1844 - dicembre 1855) che costituisce il primo volume della raccolta completa dell'epistolario ed è diviso in due parti: il carteggio tra Marx ed Engels, e le lettere di Marx ed Engels ad altri.

Ogni volume L. 5.000



Prendo i primi due volumi che pagherò in contrassegno alla loro consegna. Desidero ricevere il materiale illustrativo dell'opera.

Desidero ricevere la visita di un vostro produttore per l'eventuale acquisto rateale.

Nome

Cognome

Indirizzo completo

C.A.P.

Ritagliare ed inviare in busta chiusa o incollare su cartolina postale intestando a Editori Riuniti, viale Regina Margherita, 290 - 00198 Roma. Il pagamento avverrà alla consegna. Spese postali a nostro carico.

EDITORI RIUNITI