

Clamorosamente contestate le conclusioni della commissione ministeriale d'inchiesta

«Non è del pilota la responsabilità per il DC-8 caduto a Punta Raisi»

Lo afferma un documento tecnico elaborato dagli specialisti dell'ANPAC — Le cause della sciagura vanno ricercate nelle inammissibili carenze delle strutture aeroportuali e di assistenza al volo — L'Alitalia ha citato in giudizio i familiari dei passeggeri che hanno trovato la morte sulla Montagna Longa — La questione del risarcimento dei danni reclamati dai familiari delle vittime

Torna in primo piano la polemica sulle responsabilità del disastro aereo della Montagna Longa, quando il DC-8 «Antonio Pigafetta» dell'Alitalia andò a schiantarsi il 5 maggio scorso, nel corso della manovra di avvicinamento alla scogliera palermitana di Punta Raisi, contro le rocce del monte che sovrasta la pista d'atterraggio. Due sono i fatti che ripropone alla attenzione dell'opinione pubblica quella tragedia nella quale persero la vita 115 persone: l'iniziativa giudiziaria dell'Alitalia, in quanto ha fatto citare in giudizio civile dai suoi avvocati, a Palermo, alcuni dei familiari delle vittime; le conclusioni della commissione d'inchiesta dell'ANPAC (associazione nazionale dei piloti dell'aviazione civile) sulla sciagura.

ALITALIA — La decisione dell'Alitalia, definita «traballante» dal familiare di una delle vittime — viene giustificata, secondo un portavoce ufficiale, «con la necessità di conoscere, nel più breve tempo possibile, ed attraverso la voce dell'autorità giudiziaria competente, l'esistenza o meno di uno stato di colpa del comandante dell'incidente stesso». Quello che l'Alitalia chiede ai giudici è anche precisato al punto di vista economico: «a) che qualora fosse dovuto da parte del vettore un risarcimento agli eredi delle vittime, esso rientrerebbe nel limite previsto dall'articolo 949 del codice di navigazione (cioè un massimale di 5.200.000 lire); b) in via straordinaria subordinata a una buona e giusta indennizzo dovuto agli eredi medesimi». L'Alitalia ha citato in giudizio quei familiari che «hanno reclamato, vuol dire tentato, il risarcimento dei danni materiali e morali subiti per la morte dei loro congiunti».

L'iniziativa dei dirigenti dell'Alitalia è stata giudicata «brutale ed oltraggiosa» dall'avvocato Guido Aulà, che cura gli interessi della famiglia Salatiello, il quale ha annunciato, così come altri legali, che citerà in giudizio — dopo questa iniziativa — l'Alitalia e i ministri dei Trasporti e della Difesa: la prima perché la commissione ministeriale d'inchiesta ha indicato gravi responsabilità del pilota sciatore (e perciò del vettore); i secondi perché le controdeduzioni dell'ANPAC, al contrario, indicano il motivo della sciagura nelle gravi carenze delle strutture aeroportuali e d'assistenza al volo.

ANPAC — E veniamo al documento dei piloti civili. Come nel caso di Punta Raisi, i membri della commissione ministeriale incaricata dal ministro Scalfaro di far luce sulla meccanica della sciagura di Punta Raisi avevano in pratica gettato l'intera colpa sui due piloti (il comandante Bartoli e il primo ufficiale Dimi) ignorando non soltanto lo stato di carenze delle attrezzature aeroportuali a Palermo ma anche l'inefficienza nell'assistenza ai piloti (in tutta Italia, dai servizi tecnici gestiti dall'Aeronautica militare. Ora l'indagine effettuata dall'ANPAC — alla luce di quanto è stato scritto nella politica di «esperta» — definisce le conclusioni dell'inchiesta ministeriale «incomplete, imprecise, contraddittorie, incomplete perché non si è indagato sui seguenti punti: a) sulla possibilità operativa e sui margini di sicurezza di un aereo a lungo raggio (DC-8) impiegato su corto raggio ed, in particolare, su aerei seriamente deficienti nell'assistenza ai piloti; b) sul ruolo, radioassistente ed aiuti ottici quali PAL e PRS operato a Punta Raisi nel gennaio 1972; c) sull'addestramento dei secondi piloti; d) sulla preparazione specifica dei piloti nonché sui sistemi di abilitazione; e) sulla qualità e completezza di norme e disposizioni di Com-pagnia; f) sull'attendibilità dei METAR emessi da Punta Raisi; g) sulle regolazioni luci cabina, illuminazione strumentale e posizione poltrone piloti e motorista».

Imprecise, le conclusioni ministeriali, perché — spiega il documento dell'ANPAC — mentre sostengono che «le installazioni aeroportuali, fatta eccezione per i fari di aeroporto e di identificazione, erano funzionanti» in realtà mancavano anche importanti illuminazioni e segnalazioni ostacoli nella zona di Punta Raisi; e perché mentre affermano che «le condizioni meteorologiche erano buone» non tengono conto che cinque chilometri di visibilità corrispondono al valore minimo necessario a un DC-8. Contraddittorie infine, quelle conclusioni ministeriali, perché prima dicono «l'aeromobile e le sue parti sono andati completamente distrutti» subito dopo affermano «non sono emersi dubbi sull'efficienza dell'aeromobile» e delle sue parti «dell'impatto».

Concludere la relazione dell'ANPAC: «Malgrado l'azione continua del membro dell'ANPAC nella commissione ministeriale si deve rilevare che nessun conto è stato tenuto sulla collocazione, carente e irregolare ed inattendibile sistema di radioassistenza dell'aeroporto palermitano. In nessun conto è stata tenuta l'eguale classificazione di settore di competenza applicata dai piloti inglesi della BALPA (associazione piloti civili britannici) del marzo 1972 all'aeroporto di Palermo». Per tutte queste e altre considerazioni, il documento dei piloti civili italiani ritiene «che la relazione ministeriale abilita il pilota sciatore al compito assegnatogli dalla legge che è quello di stabilire le cause e le responsabilità dell'incidente». In particolare, l'ANPAC chiede la sollecita pubblicazione dei lavori compiuti dal comitato di esperti nominato dal ministro dei Trasporti e dell'Aviazione civile in data 24 maggio 1972 e già completati per quanto riguarda l'aeroporto di Punta Raisi in quanto strettamente connessi con l'incidente predetto».

L'ANPAC — che già aveva, come prima reazione, espresso l'indignazione più profonda per la conduzione e le conclusioni dell'inchiesta ministeriale, nonché per il parziale modo della sua diffusione — torna quindi, questa volta, a dettagliatamente, a ribadire la sua posizione: che è, in sostanza, una sacrosanta denuncia delle condizioni in cui viene tenuto dalla burocrazia governativa e dallo stato maggiore dell'aeronautica militare l'aviazione civile, soprattutto quando riguarda la delicatezza e fondamentale tematica della sicurezza dei voli.

Il relitto del DC-8 schiantatosi sulla montagna Longa il 5 maggio scorso



Il relitto del DC-8 schiantatosi sulla montagna Longa il 5 maggio scorso

Allucinante strage in un campo da golf nelle Isole Vergini (USA)

Rapinatori aprono il fuoco coi mitra uccidono 8 persone e poi le derubano

I due banditi hanno fatto irruzione nel ristorante all'aperto di un lussuoso club di proprietà dei Rockefeller — Hanno sparato senza preavviso — Gigantesca caccia all'uomo organizzata dalla polizia

CHRISTIANSTED (USA), 7. Due uomini mascherati hanno fatto irruzione nel ristorante all'aperto di un campo di golf presso Christiansted, a St. Croix, una delle isole Vergini, aprendo il fuoco con i fucili automatici e hanno ucciso otto delle persone intente a pranzare, ferendone altre quattro. Il ristorante, che appartiene agli Stati Uniti, è un luogo di ritrovo per i ricchi e famosi. Fra le vittime, dice la polizia, sono quattro turisti. Le autorità hanno dato ordine agli abitanti dell'isola di rimanere in casa; intanto venivano fatti affluire dalle altre isole dell'arcipelago, che appartiene agli Stati Uniti, rinforzi di agenti, per la caccia ai due «killer».

Le persone che hanno assistito terrorizzate all'assalto dicono che i due uomini indossavano indumenti militari da campo. Qualcuno ha detto che non portavano la maschera, come hanno affermato altri. Sono piombati all'improvviso dalla boscaglia nell'elegante ristorante del campo di golf di Fountain Valley e hanno preso subito a sparare.

Diverse delle persone uccise sono state raggiunte alla schiena dai proiettili; gli uomini hanno abbattuto la gente mentre fuggiva. L'identificazione delle vittime è complicata dal fatto che i banditi hanno portato via tutto. Due uomini mascherati hanno fatto irruzione nel ristorante all'aperto di un campo di golf presso Christiansted, a St. Croix, una delle isole Vergini, aprendo il fuoco con i fucili automatici e hanno ucciso otto delle persone intente a pranzare, ferendone altre quattro. Il ristorante, che appartiene agli Stati Uniti, è un luogo di ritrovo per i ricchi e famosi. Fra le vittime, dice la polizia, sono quattro turisti. Le autorità hanno dato ordine agli abitanti dell'isola di rimanere in casa; intanto venivano fatti affluire dalle altre isole dell'arcipelago, che appartiene agli Stati Uniti, rinforzi di agenti, per la caccia ai due «killer».

Il campo di golf di Fountain Valley è un campo di golf di proprietà dei Rockefeller. È un luogo di ritrovo per i ricchi e famosi. Fra le vittime, dice la polizia, sono quattro turisti. Le autorità hanno dato ordine agli abitanti dell'isola di rimanere in casa; intanto venivano fatti affluire dalle altre isole dell'arcipelago, che appartiene agli Stati Uniti, rinforzi di agenti, per la caccia ai due «killer».

Le persone che hanno assistito terrorizzate all'assalto dicono che i due uomini indossavano indumenti militari da campo. Qualcuno ha detto che non portavano la maschera, come hanno affermato altri. Sono piombati all'improvviso dalla boscaglia nell'elegante ristorante del campo di golf di Fountain Valley e hanno preso subito a sparare.

Diverse delle persone uccise sono state raggiunte alla schiena dai proiettili; gli uomini hanno abbattuto la gente mentre fuggiva. L'identificazione delle vittime è complicata dal fatto che i banditi hanno portato via tutto. Due uomini mascherati hanno fatto irruzione nel ristorante all'aperto di un campo di golf presso Christiansted, a St. Croix, una delle isole Vergini, aprendo il fuoco con i fucili automatici e hanno ucciso otto delle persone intente a pranzare, ferendone altre quattro. Il ristorante, che appartiene agli Stati Uniti, è un luogo di ritrovo per i ricchi e famosi. Fra le vittime, dice la polizia, sono quattro turisti. Le autorità hanno dato ordine agli abitanti dell'isola di rimanere in casa; intanto venivano fatti affluire dalle altre isole dell'arcipelago, che appartiene agli Stati Uniti, rinforzi di agenti, per la caccia ai due «killer».



Le amazzoni dell'era atomica. L'arma è un po' antiquata, per essere dell'epoca dei missili balistici, l'arco che si svolge nel quadro dei giochi olimpici. Una freccia dopo l'altra, anche qui vi sarà la medaglia d'oro per la più brava a far centro

Clamorosa evasione nei pressi di Parigi

Fuga a tre (pistole alla mano) da una stanza del tribunale

Una caccia all'uomo è in corso nell'Essonne, regione prossima alla capitale francese, per rintracciare e catturare tre giovani detenuti evasi dal palazzo di giustizia di Corbeil dopo avere disertato le guardie. Uno dei cinque agenti presenti ha estratto la pistola, ma gli altri due banditi, più rapidi, sono riusciti a disarmarlo. Il giudice istruttore ha allora invitato gli altri poliziotti a consegnare le armi ai detenuti i quali, usciti indisturbati dal palazzo di giustizia si sono impossessati di un'automobile. Innumerevoli posti di blocco, installati lungo le strade della regione parigina, continuano a filtrare stamanti la circolazione dei veicoli dopo la vana caccia all'uomo con dotto durante tutta la notte. Gli evasi — René Montagné, José Ralha e Jean Sallot, rispettivamente di 22, 22 e 21 anni — sono giudicati estremamente pericolosi essendo in possesso di cinque pistole. Essi hanno del resto dimostrato di essere pronti a tutto per riconquistare la libertà.

Introdotta a scopo sperimentale Alla Fiat Mirafiori orario flessibile per 4.800 impiegati

Elencati nel corso di una conferenza stampa i vantaggi padronali: calo dei ritardi e dei permessi — Era stato richiesto l'orario continuato. Riserve dei sindacati — Reso più difficile il controllo sugli straordinari

Dalla nostra redazione TORINO, 7. Dal 10 ottobre al 30 dicembre di quest'anno nel complesso della FIAT Mirafiori — comprendente le sezioni Meccanica, Presse e Carrozzeria — lo stabilimento di Torino stabilisce l'orario flessibile per gli impiegati di una pausa meridiana di un'ora o di due ore, cioè, l'intervallo sarà introdotto, a scopo sperimentale, l'orario flessibile per gli impiegati. Di che si tratta lo ha spiegato il direttore dei «servizi informazioni» della FIAT, Sandro Doglio, nel corso di un incontro avvenuto stamane con i giornalisti torinesi nella sede di galleria San Federico, 4814 impiegati interessati all'esperimento all'inizio di ogni mese potranno scegliere una pausa meridiana di un'ora o di due ore, cioè, l'intervallo per il pasto di mezzogiorno, potrà avvenire tra le ore 12 e le ore 14,15 e sarà di una o di due ore, secondo le decisioni dei singoli interessati. Inoltre ogni impiegato potrà scegliere, giustamente, senza preavviso, la propria ora di ingresso tra le 8 e le 9 del mattino, protrando di conseguenza la permanenza in ufficio nel pomeriggio, sino a completamento delle otto ore quotidiane di attività.

Per la direzione FIAT le ragioni di questa sperimentazione sono diverse «prima fra tutte quella di lasciare una certa autonomia agli impiegati», rompendo la rigidità dell'orario di lavoro, «sfalsando» la pausa centrale bloccata sino tra le 12 e le 14,45, ora in cui, soprattutto in una città come Torino «irregimentata» tutta sull'orario FIAT, il traffico è particolarmente congestionato. Come verrà conteggiato l'inizio del lavoro essendoci sessanta minuti a disposizione dell'impiegato per incominciare la sua «giornata FIAT»? «Per facilitare i congedi, saranno quattro scatti, cioè, uno ogni quattro d'ora».

Ecco, in sintesi, alcuni dati riguardanti l'esperimento che interesserà il 74 per cento degli impiegati di tutto il complesso della FIAT Mirafiori, essendo stati esclusi 1785 dipendenti che lavorano nelle officine, quelli legati alla produzione, gli addetti alle vendite, al telefono e ai trasporti interni. Duemila sono le donne impiegate che sperimenteranno l'orario flessibile: et il medio è di 32 anni, esse sono sposate e 150 circa hanno figli in età inferiore ai 3 anni. Gli uomini sono 2.800, et il medio è di 37 anni, di questi 1.400 sono sposati e 150 circa hanno figli in età inferiore ai 3 anni. Complessivamente, tra uomini e donne, 3.300, pari al 70% degli «sperimentatori» della nuova forma di orario, si servono per il tragitto casa-ufficio e ufficio-casa di un'automobile individuale. In questi primi tre mesi gli impiegati con orario flessibile potranno usufruire della mensa operai, mentre per il resto dell'anno dovrebbe entrare in funzione una mensa impiegati.

Quello che verrà attuato nel complesso FIAT di Mirafiori risulta essere il più grosso esperimento di orario flessibile a livello nazionale; i precedenti esperimenti riguardavano complessi di minore entità (Italtel, Perugini e Mondadori), e nel gruppo IRI-FIAT, alla Stara con 230 impiegati, alla IRI (Industria vernici italiane) con 220.

In questi ultimi tre complessi la sperimentazione iniziata nel giugno scorso dovrebbe dare secondo la direzione FIAT interessanti risultati: 1) fortissimo calo dei ritardi; infatti chi prima arrivava in ritardo sul lavoro in pochi minuti, ad esempio alle 8,17 del mattino anziché alle 8,15, adesso può fare scattare l'inizio della sua «giornata» alle ore 8,30 (il giorno d'ora successivo). Così, abbiamo osservato ironicamente stamane alla conferenza stampa, colui che prima arrivava due minuti in ritardo con la possibilità offerta dal nuovo orario giungerà 13 minuti in anticipo. In quel periodo «ci è stato risposto — potrà leggere «La Stampa» —

2) forte calo (valutato in misura del 50%) dei permessi non retribuiti, ma che comunque «turbavano» il buon andamento del lavoro. Per quanto riguarda il fenomeno dell'assenteismo il periodo di sperimentazione nei tre complessi del gruppo IRI-FIAT non è stato ancora sufficientemente per avere dei dati probanti.

Da parte dei sindacati in un documento diramato oggi dalle tre centrali sindacali provinciali (FIM-FIOM-UILM) si rileva che «le proposte avanzate dalla FIAT hanno risposto a una richiesta di orario continuato per gli impiegati presentata dalle rappresentanze sindacali a Mirafiori, FIM, FIOM e UILM, sulla base di consultazioni effettuate tra i lavoratori interessati e con i consigli dei delegati impiegati della FIAT e di altri grandi complessi della nostra provincia, «pur dichiarandosi non pregiudizialmente contro a una sperimentazione sull'orario limitato a Mirafiori, sulla base delle proposte FIAT, hanno avanzato riserve di carattere politico-sindacale e contrattuale».

Di che si tratti ce lo ha detto Elio Cicchero, della segreteria provinciale FIOM. Da parte dei lavoratori sorgono delle difficoltà per un controllo collettivo dell'orario di lavoro giornaliero e settimanale, compresi gli straordinari, garantendo in materia la reale applicazione delle norme contrattuali e di legge. Con l'introduzione dell'orario flessibile per gli impiegati si va incontro a un'ulteriore differenziazione normativa tra questi e gli operai nel momento in cui nella categoria emerge con forza, alla vigilia del rinnovo contrattuale, la volontà di eliminare ingiuste differenze normative e sociali attualmente esistenti. Vi è infine per la FIAT (e non solo per essa, ma anche per tutte le aziende in generale) la possibilità di utilizzare l'orario flessibile per meglio razionalizzare l'organizzazione del lavoro e realizzare anche, attraverso un più esteso arco di utilizzo delle ore complessive di lavoro giornaliero, una maggiore produttività con l'incremento dei ritmi e dei carichi di lavoro.

Per queste ragioni le organizzazioni sindacali hanno invitato con insistenza tutti i lavoratori interessati, e in modo particolare i loro delegati, ad attuare un'attiva vigilanza su tutti questi problemi posti dal nuovo sistema di orario, onde poter affrontare immediatamente le situazioni negative che potranno emergere, nonché i problemi connessi ai ritmi e ai carichi di lavoro e alla qualificazione professionale che inevitabilmente si presenteranno.

Nel loro comunicato, FIM, FIOM e UILM «invitano gli impiegati delle varie sezioni FIAT, nonché delle altre aziende, ad attendere la fine della sperimentazione alla Mirafiori prima di avanzare richieste in merito all'orario di lavoro».

Diego Novelli

Palermo Sequestro Cassina: in libertà uno degli indiziati

Cagliari Per la strage di Lanusei un fermo trasformato in arresto

Il sostituto procuratore della repubblica, Giovanni Puglisi, ha disposto la scarcerazione per mancanza di indizi del commerciante Giuseppe Calò, di 47 anni, fermato il 19 agosto scorso nel corso delle indagini sul sequestro dello ingegnere miliardario Luciano Cassina.

L'ordinanza è stata emessa dal magistrato dopo una riunione nell'ufficio del procuratore della Repubblica aggiunto, Gaetano Martorana. Giuseppe Calò era stato fermato dagli organi investigativi di polizia assieme al cugino, il macellaio Francesco Scrima, e all'agricoltore Leonardo Vitale. Tutti e tre erano stati indiziati di concorso in ignoti nel sequestro a scopo di estorsione del giovane professionista.

Nei giorni scorsi il giudice Puglisi ha emesso ordine di cattura nei confronti dello Scrima e del Vitale, mentre si era riservato di vagliare la posizione di Giuseppe Calò, per il quale i suoi legali — gli avvocati Giuseppe Cottone e Francesco Leone — avevano presentato istanza di scarcerazione. In base alle indiscrezioni trapelate a palazzo di giustizia, Giuseppe Calò sarebbe riuscito a fornire al magistrato sufficienti elementi per dimostrare la sua innocenza.

NEL N. 35 DI Rinascita da oggi nelle edicole

Fascismo ieri ed oggi (editoriale di Gian Carlo Pajetta) La pista nera in archivio? (di Maurizio Ferrara) La tragedia di Monaco

Le lotte in corso e gli incontri sindacati-governo (Intervista con Luciano Lama)

Mirava al PSI (di Aniello Coppola) Le ACLI tra fatica e cedimento (di Fabrizio D'Agostini) L'alibi della piccola industria (di Michele Magno) I falsi problemi delle direttive CEE (di Giuseppe Vitale)

Il Giappone non è più il nano dell'Asia (di Franco Bertone) Le «relli» dei colonnelli di Atene in Italia (di Antonio Solaro) La lotta che preparò il decennio africano (di Jack Woddis) Fa più male Nixon o la marijuana? (di Louis Safir)

Dalla critica dell'ideologia alla costruzione del movimento (di Biagio De Giovanni) Università meridionali: prospettive di azione (di Giuseppe Caldarola) VENEZIA — Il risveglio del cinema italiano (di Mimmo Argentieri) - Linguaggio nuovo negli esperimenti (di Ivano Cipriani) Musica — A chi giovano Perosi e Casella (di Luigi Pestalozza) Spettacolo in giro per le nostre feste (di Edoardo Fadini) La battaglia delle idee - Carlo M. Santoro. Lo scambio ineguale; Gian Carlo Ferrerelli, Pasolini; Empirismo critico; Luigi Rosiello, Pignotti tra parole e immagini; Giorgio Bini, Diario di un educatore