

Esplode la polemica per il supersonico tra Stati Uniti, Francia e Inghilterra

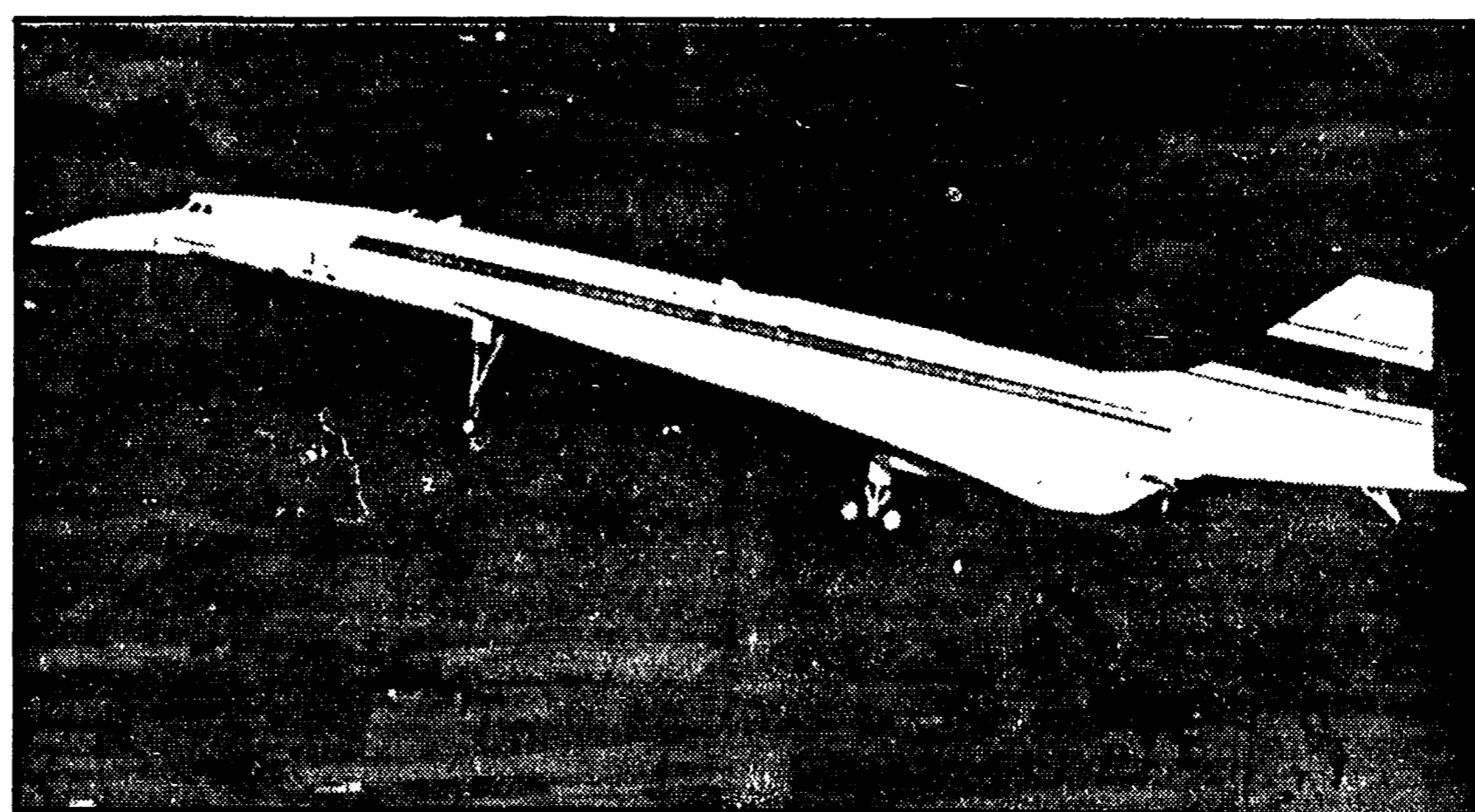
GLI AMERICANI NON COMPRANO IL CONCORDE

Crisi nelle industrie aeree anglo-francesi

Un progetto nato dalla politica gollista di prestigio e solo per miliardari che avrebbe dovuto «umiliare la potenza degli USA» — Uno scontro fra giganti per la supremazia dei mercati mondiali nel campo delle costruzioni aeree per i servizi commerciali — Le reazioni a Parigi e Londra — In pericolo il lavoro per centomila lavoratori

Le due maggiori compagnie aeree americane, la Pan American World Airways e la Trans World Airlines, hanno annunciato che non eserciteranno le loro opzioni per l'acquisto di tredici «Concorde». Il supersonico di costruzione anglo-francese, dicono le due società, non è adatto alle loro esigenze sul piano economico.

Il comunicato della Pan-Am o quello della TWA si sono susseguiti a distanza di pochi minuti. La Pan-Am doveva decidere adesso se esercitare o meno l'opzione sull'acquisto di sette «Concorde» e la decisione, in origine aveva l'opzione World era attesa solo fra un paio di settimane. E' invece venuta ora. Dice l'annuncio che «la



Costi e prestazioni del gigante dell'aria

Fu nel 1962 che i governi francese e inglese firmarono, a Londra, l'atto di nascita del primo aereo da trasporto civile supersonico, il Concorde. Il nome di «Concorde», la velocità commerciale degli attuali aerei di linea si aggira sui mille chilometri orari mentre il supersonico franco-inglese supera i due mila chilometri orari. Dopo l'accantonamento dell'SST americano (Super Sonic Transport) che avrebbe dovuto volare a 2800 chilometri l'ora trasportando 300 passeggeri, l'unico aereo supersonico di linea commerciale, del «Concorde» è il sovietico «TU 144» che dovrebbe entrare in servizio nel 1974.

Il «Concorde», inoltre, aveva un altro difetto: una autonomia limitata che gli impediva di compiere senza scalo lunari voli coperti senza difficoltà dai normali aerei di linea transcontinentali. Già durante la sua costruzione cominciarono le critiche, variamente fondate, sul fatto che un aereo per miliardari, un «aereo di prestigio», un «aereo politico», che non aveva conto degli imperativi economici delle compagnie, avrebbero dovuto adottarlo. E c'era del vero: lanciato nel periodo di ascesa della politica generale De Gaulle, il Concorde era un simbolo di prestigio, un «aereo di prestigio», un «aereo politico», che non aveva conto degli imperativi economici delle compagnie, avrebbero dovuto adottarlo.

Il «Concorde» vola a 15-20 mila metri di altezza, ma molti tecnici lo considerano tutt'altro che commercialmente conveniente. Il velivolo ha una autonomia di 6500 chilometri e trasporta non più di 108 persone. Tale autonomia non consente, per esempio, un volo diretto Roma-New York. Esiste il progetto per un «super Concorde» molto meno rumoroso, con 200 posti e una autonomia di volo di 7400 chilometri. Il costo del programma per realizzarlo sarebbe, però, di altri 2500 miliardi di lire. Il consumo dell'attuale modello del «Concorde» è di 18 tonnellate di carburante l'ora. I tecnici affermano che è eccessivo.

Dal nostro corrispondente

PARIGI, 1

Il rifiuto delle due più grandi compagnie aeree internazionali del mondo, la Pan-Am e la TWA americane — di acquistare 13 «Concorde» prenotati per l'opzione fin dal 1968, è stato accolto a Parigi con una certa amarezza. A morto per l'industria aeronautica civile che impiega 60 mila uomini nella costruzione del supersonico.

I giornali del pomeriggio parigini sono usciti con titoli enormi di prima pagina: «Concorde condannato dal no americano» si domanda France Soir, mentre Le Monde considera il rifiuto delle due compagnie d'oltre Atlantico come «una grave scacco» per l'arrivo della industria aeronautica europea in grado di fare concorrenza ai giganti americani.

Il governo francese, ovviamente, non è dello stesso avviso e dal 13 di questo pomeriggio il ministro dei trasporti Galley ripete da tutti i microfoni disponibili che «il programma Concorde continuerà», che l'era del supersonico è un fatto irreversibile e che le compagnie statunitensi saranno costrette a tornare alla loro decisione. Il che non è improbabile: resta da vedere

se i costruttori del «Concorde», una volta prodotti i 15 apparecchi già venduti (5 alla BOAC, 4 all'Air France, 3 alla Cina e 3 all'India) avranno le ossa abbastanza solide per attendere l'eventuale ripensamento degli americani.

Messo in cantiere nel 1962, il «Concorde» franco-britannico era la prima grande sfida dell'Europa al monopolio aereo degli Stati Uniti. Col «Concorde» la Francia e l'Inghilterra si proponevano non soltanto di entrare in competizione con l'America nel campo dell'aviazione civile, ma di far compiere all'aeronautica mondiale il grande trapasso dal trasporto subsonico a quello supersonico.

Dal 1962 il costo di produzione del Concorde (progettazione, varianti, ammortamenti, costruzioni dei primi due prototipi, collaudi) era passato da un preventivo di 240 miliardi ad un costo effettivo di 1400 miliardi di lire italiane. Un anno fa apparve chiaro ai costruttori che per trasportare l'impressione del Concorde in un'operazione economicamente attiva bisognava vendere un buon numero al prezzo di 30 miliardi l'uno, pezzi di ricambio compresi. I costi, peraltro, erano in continuo aumento, per quanto ricca, avrebbe potuto sopportare una spesa del genere che poteva venire am-

mortizzata soltanto su un periodo di tempo lunghissimo a causa della limitata capacità dell'aereo?

Il «Concorde», infatti, entrava in scena nel momento in cui le compagnie di bandiera stavano operando, a suon di miliardi, il passaggio al trasporto economico di massa, i giganti del Concorde, se si considerava il numero di passeggeri, col «Concorde», se si considerava il tempo (il percorso Parigi-New York viene ridotto da 8 a 3 ore e mezzo) si poteva avere un posto sul «Concorde» avrebbe dovuto costare più di un milione di lire, un qualsiasi «jet» subsonico.

Il «Concorde», inoltre, aveva un altro difetto: una autonomia limitata che gli impediva di compiere senza scalo lunari voli coperti senza difficoltà dai normali aerei di linea transcontinentali. Già durante la sua costruzione cominciarono le critiche, variamente fondate, sul fatto che un aereo per miliardari, un «aereo di prestigio», un «aereo politico», che non aveva conto degli imperativi economici delle compagnie, avrebbero dovuto adottarlo.

E c'era del vero: lanciato nel periodo di ascesa della politica generale De Gaulle, il Concorde era un simbolo di prestigio, un «aereo di prestigio», un «aereo politico», che non aveva conto degli imperativi economici delle compagnie, avrebbero dovuto adottarlo.

Il rifiuto, dicono stasera le autorità francesi, è un colpo duro «ma non mortale» «Concorde», infatti, ha ancora una grossa carta al suo attivo ed è la sua velocità supersonica. Nessuno può dire cosa accadrà nel mondo dei trasporti aerei quando, nel 1975, il «Concorde» entrerà in servizio sulle linee aeree civili inglesi e francesi e permetterà di collegare Parigi e Londra a New York in sole tre ore e mezzo.

Oggi, tuttavia, il «Concorde» appare come uno splendido aereo senza avvenire commerciale, acquistato quasi esclusivamente dalle compagnie nazionali dei paesi che lo hanno costruito, cioè dai governi che lo hanno finanziato.

L'avvenire del «Concorde», dunque, è legato a un filo. E' questo filo è legata la sorte di 100 mila lavoratori dell'industria aeronautica civile più avanzata d'Europa.

Il ministro dell'Aviazione Michel Hessline ha dichiarato oggi alla Camera dei comuni che la Gran Bretagna e la Francia conservano la loro fiducia nello aereo supersonico «Concorde» nonostante che due importanti avioincas americane abbiano deciso di non acquistarlo.

Nel contempo, il presidente della B.A.C. George Edwards ha detto in una conferenza stampa che altre due avioincas americane probabilmente seguiranno l'esempio della Pan American e della TWA, a annullando le opzioni sull'aereo. Queste due società sono la «American Airlines» e la «Eastern Airlines».

Il rifiuto, dicono stasera le autorità francesi, è un colpo duro «ma non mortale» «Concorde», infatti, ha ancora una grossa carta al suo attivo ed è la sua velocità supersonica. Nessuno può dire cosa accadrà nel mondo dei trasporti aerei quando, nel 1975, il «Concorde» entrerà in servizio sulle linee aeree civili inglesi e francesi e permetterà di collegare Parigi e Londra a New York in sole tre ore e mezzo.

Oggi, tuttavia, il «Concorde» appare come uno splendido aereo senza avvenire commerciale, acquistato quasi esclusivamente dalle compagnie nazionali dei paesi che lo hanno costruito, cioè dai governi che lo hanno finanziato.

L'avvenire del «Concorde», dunque, è legato a un filo. E' questo filo è legata la sorte di 100 mila lavoratori dell'industria aeronautica civile più avanzata d'Europa.

Il ministro dell'Aviazione Michel Hessline ha dichiarato oggi alla Camera dei comuni che la Gran Bretagna e la Francia conservano la loro fiducia nello aereo supersonico «Concorde» nonostante che due importanti avioincas americane abbiano deciso di non acquistarlo.

Nel contempo, il presidente della B.A.C. George Edwards ha detto in una conferenza stampa che altre due avioincas americane probabilmente seguiranno l'esempio della Pan American e della TWA, a annullando le opzioni sull'aereo. Queste due società sono la «American Airlines» e la «Eastern Airlines».

Grave sentenza al tribunale di Palermo

Condannati per aver scritto sui legami mafia-dc

Etrio Fidura, direttore responsabile de «L'Orsa», e Felice Chiliani erano stati querelati dai fanfaniani Gioia e Ciancimino - Respinta la prova fornita dai due colleghi

Etrio Fidura, direttore responsabile de «L'Orsa», e Felice Chiliani erano stati querelati dai fanfaniani Gioia e Ciancimino - Respinta la prova fornita dai due colleghi

Dalla nostra redazione

PALERMO, 1

Con un'altra grave sentenza della magistratura palermitana il giornalista-scrittore Felice Chiliani e il condirettore responsabile de «L'Orsa», Etrio Fidura, sono stati condannati a due anni di carcere e a due milioni di lire di multa. Il primo, dieci mesi l'altro dopo essere stati ingiustamente privati dagli stessi giudici del diritto di dimostrare la verità del fatto per cui venivano processati su querela del notaio Gioia, attuale ministro delle Telecomunicazioni, e Ciancimino, ex sindaco di Palermo, contro cui persino il capo della polizia ha elevato pubblico sospetto.

Gioia e Ciancimino si erano considerati difendibili da una rivelazione (che peraltro non li riguardava: ciò che semmai doveva spingere la magistratura a negare la loro legittimazione a querelarsi) contenuta in un servizio di Chiliani apparso l'anno scorso su «L'Orsa» e su «Paese Sera» nel quale si rievocavano gli anni ruggenti della ascesa del gruppo di potere fanfaniano e della parallela escalation della criminalità mafiosa nel controllo delle aree edificabili.

(e resta) quello del come Chiliani avesse appreso la notizia, per accertarne la fondatezza.

Al giudice della Corte d'Appello (Cristina presidente) Chiliani aveva presentato in memoria precisando da un lato che l'informazione gli veniva da fonte fondata e qualificata, e dall'altro che l'episodio non poteva essere collegato ai querelanti né nel servizio né nelle sue intenzioni.

Sollecitato a fare il nome della persona indicata come fonte della notizia, Chiliani ha detto che si trattava del senatore Vincenzo Carullo, già Presidente della Regione; ed ha aggiunto che la stessa informazione Carullo aveva dato al direttore de «L'Orsa», Vittorio Nisticò. Non restava dunque che citare Carullo e Nisticò come testimoni.

Ma la prova di verità è stata negata, addirittura come «ininfuante» dai giudici (su conforme parere del sostituto procuratore generale Mazzeo, magistrato cui pure in altro momento erano bastate alcune lettere anonime per imbastire il processo sul Banco di Sicilia) i quali hanno quindi condannato i due giornalisti facendo in sostanza proprie le sconcertanti tesi del PM e della smilziazione di Carullo che aveva fondato la causa di tanti guai e dei tanti sospetti su un gruppo di potere politico tanto discusso.

Per questa misura fondamentalmente arbitraria, i colleghi Chiliani e Fidura hanno presentato oggi stesso ricorso in Cassazione.

g. f. p.

Amica della Naccarato

S'uccise quando seppe del telefono sotto controllo

L'episodio rivelato ieri al processo contro Scire - La donna estranea alla vicenda delle bische era stata comunque «spiata» e temeva le ire del marito

Si è uccisa quando ha saputo che il telefono era stato intercettato e registrate. Il drammatico episodio, che suona ulteriore conferma della necessità di rivedere immediatamente tutta la legislazione sulle intercettazioni telefoniche, è stato rivelato ieri al processo per le bische di Messina. La donna estranea alla vicenda delle bische era stata comunque «spiata» e temeva le ire del marito

La donna estranea alla vicenda delle bische era stata comunque «spiata» e temeva le ire del marito

Si è uccisa quando ha saputo che il telefono era stato intercettato e registrate. Il drammatico episodio, che suona ulteriore conferma della necessità di rivedere immediatamente tutta la legislazione sulle intercettazioni telefoniche, è stato rivelato ieri al processo per le bische di Messina. La donna estranea alla vicenda delle bische era stata comunque «spiata» e temeva le ire del marito

La donna estranea alla vicenda delle bische era stata comunque «spiata» e temeva le ire del marito

Scomparso a Napoli altro boss contrabbandiere

NAPOLI, 1. Un altro episodio misterioso nella guerra italo-napoletana di mafiosi che si contendono a Napoli il mercato delle sigarette di contrabbando.

Con l'acqua alla gola pronunciano fatidico «si»

MESSINA, 1. Due subacquei di Giovanni La Rosa, di 40 anni, e Franca Fazio, di 18 anni, si sono sposati nelle acque del porto di Messina.

Un altro episodio misterioso nella guerra italo-napoletana di mafiosi che si contendono a Napoli il mercato delle sigarette di contrabbando. E' scomparso da 15 giorni — ma la moglie ne ha fatto denuncia solo 4 giorni fa — il presunto boss Salvatore D'Elia. Secondo voci, il presunto contrabbandiere era partito in motoscifo da una base del lungomare napoletano per un incontro «d'affari» su una nave greca fuori delle acque territoriali. Da allora non si è avuta più nessuna sua notizia.

Due subacquei di Giovanni La Rosa, di 40 anni, e Franca Fazio, di 18 anni, si sono sposati nelle acque del porto di Messina. La sposa indossava una muta di colore argento con velo bianco; lo sposo ed i testimoni, due carabinieri del nucleo subacqueo della legione di Messina, indossavano completi di neoprene di colore nero. La cerimonia è stata officiata, da una barca dell'attorno allo stato civile del comune di Messina, Antonio Germanà.

Augusto Pancaldi

LONDRA, 1. Il ministro dell'Aviazione Michel Hessline ha dichiarato oggi alla Camera dei comuni che la Gran Bretagna e la Francia conservano la loro fiducia nello aereo supersonico «Concorde» nonostante che due importanti avioincas americane abbiano deciso di non acquistarlo.

ALLAGAMENTI A ROMA

Da tre giorni, non in modo violento ma senza quasi un attimo di sosta, piove su Roma; ed essendo la città impreparata (per l'imprevidenza e le scelte profittatrici di chi ha voluto che si sviluppasse e fosse costruita in un certo modo) a qualunque evento atmosferico appena al di fuori dell'ordinario, immediatamente si sono avute conseguenze pesanti: traffico intasato, strade trasformate in piccoli ruscelli, e, soprattutto, allagamenti nei baracati. Ieri decine di famiglie di via Pomona, a Pietralata, hanno dovuto momentaneamente abbandonare le loro casupole invase dall'acqua, dal fango e dai liquami fuoriusciti da una tubatura delle fogne saltate. Il maltempo ha riproposto insomma ancora una volta il dramma di una città costruita a misura della speculazione; per centinaia di senzatetto rimangono soltanto le solite promesse del Comune.

NELLA FOTO: le casupole di Pietralata invase dal fango.

Per strappare l'impegno della giunta

Occupano il Comune senzateo a Catanzaro

CATANZARO, 1. Centosettantuno famiglie senza tetto, guidate da una delegazione della camera del lavoro e dai consiglieri comunali comunisti, hanno occupato stamane il palazzo del Comune di Catanzaro, dove alle 12 doveva riunirsi la commissione consiliare di assistenza. Le famiglie dei senzatetto sgombrate in seguito alle recenti alluvioni, chiedono una casa subito ed esigono che la giunta comunale rispetti l'impegno preso quasi un mese fa dal sindaco di reperire gli alloggi, di firmare i contratti per i quali c'è già la copertura finanziaria tramite l'ECA.

In minoranza il governo al Senato

Odg per ricostruzione nelle zone disastrose

Le Commissioni lavori pubbliche e agricoltura riunite congiuntamente hanno proposto al presidente del Senato Fanfani, che ha accettato la richiesta. L'invio di delegazioni in Calabria e in Sicilia. Ieri una delegazione guidata dal presidente della Commissione agricoltura, sen. Cozzani (DC), si è recata a Catanzaro; l'altra delegazione, guidata dal vicepresidente della Commissione lavori pubblici, sen. Carlo Cavalli (PCI), si è recata a Reggio Calabria.