

CHE COSA C'E' DIETRO L'IPOCRISIA DEL «FATALE INCIDENTE»

ALITALIA: IL PERICOLO E' DI CASA

La coscienza di poi

D'ordine del signor Augusto Guerriero, fondista del Corriere, tutti gli ebrei che militano nei partiti comunisti occidentali devono sentire il dovere di uscire. Volendo, potrebbero rimanere comunisti nel cuore. Ma se non rinunceranno alle cariche pubbliche, agli posti e agli stipendi (il Guerriero misura col suo metro), non saranno più degni di rispetto. Tutto questo perché? Perché nella Unione Sovietica è stato edito un opuscolo di propaganda antisemita che tutti i partiti comunisti d'occidente hanno giudicato un deplorabile libello condannando in maniera assai ferma qualsiasi manifestazione di antisemitismo come contraria alla civiltà in generale e alla dottrina e alla prassi comunista in particolare. Per arrivare alle sue drastiche conclusioni, il Guerriero dei Crespi deve quindi ignorare queste prese di posizione ribadite tra l'altro, per quanto riguarda, nel nostro corso di mercoledì: in prima pagina. Deve cioè effettuare una di quei piccoli falsi provocatori abituali al giornale in cui scrive e a chi vi scrive. La cosa non ci stupisce. Del pari, comprendiamo benissimo che il Guerriero, tanto preoccupato dell'antisemitismo, non abbia mai trovato tempo per una propria benefica crisi di coscienza. Tanto per dire pane al

pane (scusandoci col Guerriero che lo preferisce imbruttato), mentre i comunisti ebrei e non ebrei combattevano con le armi in pugno l'antisemitismo che insanguinava l'Europa, il fondista del Corriere non lesinava il suo appoggio a coloro che sostengono che il Guerriero non faceva un funzionario e forse un attore. Poiché il Guerriero ha avuto persino la cortesia di raccogliere i suoi scritti fascisti in volume, a edificazione dei posteri, l'argomento non è dubbio. Inneggiando al Patto d'acciaio, all'Asse, alle guerre in camicia nera e bruna, il Guerriero ha fatto la sua parte (e quale parte!) nello spingere alla morte la gioventù italiana e la popolazione ebraica di tutte le età. Perché il signor Guerriero non si è fatto venire una piccola crisi di coscienza quando le «immane vittorie», cui plaudiva, si accompagnavano allo sterminio di milioni di esseri umani? La differenza tra noi e lui è tutta qua: noi non abbiamo nessuna coda di paglia quando condanniamo l'antisemitismo, in tutte le sue forme. Esso ci è sempre stato completamente estraneo. Il signor Augusto Guerriero dovrebbe invece accompagnare le sue esortazioni morali con un tantino di autocritica. Tanto perché si possa credere a ladro, quando grida «al ladro».

Tedeschi



NOVEMBRE '56 ORLY (Parigi) — Un aereo della LAI — società poi confluita nell'Alitalia — precipita: 32 morti.



FEBBRAIO '60 SHANNON (Irlanda) — Un aereo dell'Alitalia si schianta: 34 morti, 18 superstiti.



MARZO '64 NAPOLI — Un «Viscount» dell'Alitalia si fracassa contro il monte Somma: 45 morti.

In mano al fior fiore dei «boss» un consorzio controllato dalla Regione per la distribuzione di antiparassitari

Formiche argentine e ragni rossi per far fare soldi ai capi mafia

Lo scandalo rivelato, con ampia documentazione, dal nuovo quindicinale del PCI per la Sicilia, «L'Autonomia»

Dalla nostra redazione

PALERMO, 2. I più bei nomi del gangsterismo mafioso di Palermo «lavoravano» con specifiche e delicate mansioni per un ente di diritto pubblico controllato dalla Regione; molti dei mafiosi, inoltre, hanno fruito, insieme con un pugno di agrari, dei vistosi servizi dell'ente stesso in base ad una procedura che definiremo «a misura di mafioso». Il quindicinale del consorzio antiparassitari di Palermo, fratello di mafiosi ed egli stesso menzionato nel rapporto Malusa». Gaetano Buscemi (arrestato, componente della banda Torretta), Pietro Torretta (arrestato, capo della gang di Palermo centro) e responsabile di 13 omicidi, tra cui i 7 della strage dei Ciaculli), Giovanni Battista Vitale e Giuseppe Bologna (mafiosi di Altarello), gli ex confinati Pietro Bonanno e Giuseppe Di Pisa da Misimeri, il capomafia di Castelcivita Peppe Panna (cosca dei Greco) e tanti altri mafiosi, delinquenti patentati, sorvegliati speciali, ecc.

Il fedelissimo commissario

All'affare la rivista dedica uno speciale inserto di quattro pagine contenente la documentazione fotografica dei più scandalosi particolari della vicenda, nella quale, per un verso o per l'altro, sono coinvolti due assessori d.c. del governo regionale di centro-sinistra attualmente in carica.

L'ente nel quale si è realizzata una così concreta ed efficace integrazione dei mafiosi è il Consorzio intercomunale anticoccidico di Palermo, al quale da più di trent'anni è affidato il compito di coordinare in tutta la provincia la lotta contro i parassiti dell'agricoltura. Nel '60, dunque — quando assessore regionale all'agricoltura era l'on. Carollo, ora assessorato al ramo del Lavoro della Presidenza — il Consorzio direttivo del Consorzio improvvisamente sciolto ed il posto dell'organismo venne nominato un commissario della persona dell'avvocato Picono, attuale assessore provinciale al Lavoro, naturalmente fedelissimo dell'on. Carollo. Picono si trovò, appena nominato, a dover amministrare 120 milioni, che l'assessore, con notevole sollecitudine, aveva prontamente autorizzato per una massiccia campagna contro la formica argantina, pericoloso parassita degli agrumeti. I criteri seguiti dal commissario — commenta «L'Autonomia» — nell'attuare la campagna, sono una stonante dimostrazione della gravissima collusione fra potere politico e cosche dell'agricoltura. L'avvocato Picono, infatti, come rivela il quindicinale comunista, non dispose l'acquisto dell'antiparassitario distribuito quindi equamente tra i coltivatori concorrenti, ma affidò l'insetticida

irrotato negli agrumeti della provincia, è stato spartito ad un gruppo relativamente ristretto di proprietari dell'agro palermitano, fra i quali figurano noti mafiosi finiti qualche tempo dopo in galera (uno per tutti il notissimo Paulino Bontà - n.d.r.) un gruppo di personaggi noti per i loro rapporti con i dirigenti del consorzio (la rivista dei comunisti siciliani cita il caso del facoltoso industriale Rocco Carcione, proprietario ed affittuario dei locali dove ha sede il Consorzio, e di un fratello ed una sorella di costui, oltre a quello della vedova del presidente della Cassa di Risparmio, signora Pecoraino-Cusenza, che è anche suocera dell'on. Giannone. Motisi (provinciale di un consociatissimo consigliere comunale d.c. di Palermo, che viene indicato nel rapporto Malusa). La rivista nota: «Don Paolo Bontà è stato gratificato della sua dose di «Ovifax» pochi giorni dopo la sua scarcerazione, avvenuta, come è noto, alla vigilia della campagna elettorale». Insieme a questi gruppi di persone hanno fruito delle assegnazioni di antiparassitario alcune centinaia di agricoltori, sempre nella zona compresa nel perimetro della Conca d'Oro, mentre ne sono stati esclusi i diecimila colleghi dei comuni della provincia.

Gli amici dell'assessore

Ma non basta: «Poiché i terreni degli amici dell'on. Fasino non sono ubicati nell'agro di Palermo, nei registri di scarico la reale ubicazione dei terreni è stata alterata. Così, l'insetticida consegnato al comm. Rocco Carcione, i cui terreni sono a Politanico, figura destinato ad agrumeti del territorio di Monreale; l'insetticida dato ai Motisi (Falsomiele) risulta assegnato a Carini, e così via». Nemmeno l'on. Fasino sapeva e sa nulla della infiltrazione mafiosa nel Consorzio? Certo — che questo nuovo scandalo fornisce la riprova di un preciso dato di fatto per il quale non soltanto l'Antimafia e il Parlamento, ma anche la Magistratura ordinaria è chiamata ad intervenire immediatamente: la ricchezza dei legami fra mafia e potere politico è tale che, in diverse zone dell'agro palermitano e in svariati settori (a cominciare da quelli tradizionali dei Consorzi di bonifica e della distribuzione dell'acqua), l'amministrazione pubblica e l'organizzazione mafiosa spesso si identificano e si confondono.

9. f. p.

Forma di un documento amministrativo con intestazione 'Consorzio Intercomunale Anticoccidico di Palermo' e varie sezioni per dati personali e professionali.

Il documento comprovante l'assegnazione di un quantitativo di antiparassitario del Consorzio a don Paulino Bontà. Una ampia documentazione sulle collusioni tra la mafia e l'ente controllato dalla Regione viene pubblicata dalla rivista quindicinale «L'Autonomia», di cui è uscito a Palermo il primo numero.

Guinea Fortunoso viaggio aereo di Sekou Tourè

TUNISI, 2. L'aereo della compagnia «Air Guinée», che riportava in patria il presidente della Guinea, Sekou Tourè è stato costretto a uno scalo di fortuna, nel corso del volo da Tunisi a Conakry. In seguito a un guasto di cui non si conosce ancora l'esatta natura, esso aveva perduto per alcune ore anche i contatti radio, destando le più vive preoccupazioni.

L'aereo, un quadrimotore a turbo-eliche Il-18, era partito da Tunisi alle 9, e doveva atterrare a Conakry alle 17,5. Poco prima di quest'ora, tuttavia, i contatti radio sono stati interrotti, solo molto più tardi si è appreso da Dakar che il quadrimotore aveva eseguito un atterraggio a El Aiun, nel

«La presidenza, la direzione generale e il personale tutto dell'Alitalia, uniti nello stesso sentimento di dolore e di rimpianto, annunciano la perdita di Pasquale Umiano Italo Billau, Giuseppe Camponi, Lucio Sarzi Amadei, Gabriella Cortesi periti compiendo il loro dovere nel cielo di Napoli in seguito a un fatale incidente il 28 marzo 1964. L'Alitalia con unanime, commosso sentimento di cordoglio prende parte al lutto delle famiglie dell'equipaggio e dei passeggeri periti nello stesso fatale incidente». Questo l'annuncio fatto pubblicare su alcuni giornali dopo il disastro aereo di Monte Somma. Fatale incidente? Ecco il solito paravento — tessuto sempre di ipocrita compunzione — dietro il quale si cerca di nascondere la verità. E la verità è che sui velivoli dell'Alitalia il pericolo di casa. Per come vanno le cose nella massima società aerea nazionale — la compagnia di bandiera, come si dice — è merito solo di Santa Fortuna se la percentuale di incidenti non diventa spaventosa.

Quando gli equipaggi cui sono affidati ogni giorno i velivoli con la freccia e l'arco alato vogliono descrivere la situazione dell'Alitalia in modo eufemistico dicono: «La compagnia soffre di una crisi di crescita troppo rapida». In realtà la flotta è stata rinnovata e aumentata a ritmo frenetico (e non si tratta di uno sforzo eccessivo, posto che i quattrini li ha sborsati l'IRI, cui la società appartiene in gran parte, cioè lo Stato, cioè tutti) solo per un motivo di concorrenza. Ci si è posti cioè l'obiettivo di farsi largo a gomitate fra le compagnie internazionali e tale obiettivo è stato perseguito con criteri privatistici, speculativi. Pubblico era ed è solo il denaro.

Allo sviluppo impetuoso dei mezzi fa riscontro una struttura, abbracciata, burocratica, insufficiente. Dietro le scrivanie del sontuoso palazzo in retrocemento dei Parioli i personaggi sono sempre gli stessi: il conte Carandini presidente (un signore dall'aspetto puntigliosamente curato, con vaga somiglianza — dicono — a Gary Cooper, ex ambasciatore a Londra e padrone del latte Torrimpietra); uno stuolo di ex generali e colonnelli dell'aeronautica militare che riempiono a caso le poltrone ma che hanno tuttavia, e lo vedremo, una particolare utilità per l'Alitalia. I tecnici autentici, gli esperti con preparazione valida e moderna sono ben pochi: purché non diano troppa ombra.

Cominciamo dagli equipaggi, anche se questo non è il punto fondamentale e se il sacrificio e gli sforzi dei singoli uomini sono fuori discussione. Va detto subito che in Italia non esiste altra scuola per la preparazione del personale navigante — una funzione estremamente delicata — che quella della Alitalia a Fiumicino. Il ministero competente, della Difesa chissà perché fino a un anno fa, e ora quello dei Trasporti, ha semplicemente delegato il compito alla compagnia. Quando arriva il giorno dell'esame le superiori autorità, i controllori insomma, spediscono il solito colonnello. Costui gli aerei da trasporto civile il conosce al massimo come passeggero, dalle poltrone della carlinga; l'aeronautica militare dispone di velivoli da caccia e da ricognizione. L'alto ufficiale sale a bordo con gli allievi da abilitare e fa, grazie ad essi, il volo previsto. Come gli altri? Beh, se l'aereo non cade tutti abili. Eppure, non a caso, la ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) ha stabilito norme dettagliatissime per il rilascio di brevetti e abilitazioni. La preparazione e l'idoneità per il pilota d'istrua — il primo comandante, colui che ha la massima responsabilità dell'aeromobile — è una cosa, quella per il pilota di destra un'altra: i ruoli non sono assolutamente intercambiabili. In ogni caso la abilitazione è obbligatoria per ciascun tipo di velivolo, per i piloti come per i motoristi.

Il risultato dell'organizzazione italiana è che molti brevetti — quello di motorista per esempio — non sono riconosciuti all'estero. E si capisce. Per il ministero invece va tutto benissimo. Ecco anzi, in base al proprio regolamento che risale al 1956 salvo errore e che perciò sta ancora ai velivoli «convenzionali» cioè tutti a pistone, non fa nemmeno distinzione fra i motoristi. Tutti buoni. In ciò, come in altri particolari ignorati dal decrepito regolamento, l'Alitalia è ben più avanti per necessità: a bordo di ogni aereo fa salire il motorista adatto. Stando così le cose è chiaro che la compagnia nazionale, ove occorra, fa quello che vuole. Servono per caso cinquanta primi comandanti? Bene, si decidono promozioni su due piedi fino a raggiungere il numero necessario. Se requisiti e numeri non coincidono, pazienza. Negli anni scorsi, in occasione di scioperi, l'Alitalia ha fatto volare motoristi di terra, presi dagli hangar.

«Saranno in avaria» - «Proseguite!»

«La presidenza, la direzione generale e il personale tutto dell'Alitalia, uniti nello stesso sentimento di dolore e di rimpianto, annunciano la perdita di Pasquale Umiano Italo Billau, Giuseppe Camponi, Lucio Sarzi Amadei, Gabriella Cortesi periti compiendo il loro dovere nel cielo di Napoli in seguito a un fatale incidente il 28 marzo 1964. L'Alitalia con unanime, commosso sentimento di cordoglio prende parte al lutto delle famiglie dell'equipaggio e dei passeggeri periti nello stesso fatale incidente». Questo l'annuncio fatto pubblicare su alcuni giornali dopo il disastro aereo di Monte Somma. Fatale incidente? Ecco il solito paravento — tessuto sempre di ipocrita compunzione — dietro il quale si cerca di nascondere la verità. E la verità è che sui velivoli dell'Alitalia il pericolo di casa. Per come vanno le cose nella massima società aerea nazionale — la compagnia di bandiera, come si dice — è merito solo di Santa Fortuna se la percentuale di incidenti non diventa spaventosa.

Quando gli equipaggi cui sono affidati ogni giorno i velivoli con la freccia e l'arco alato vogliono descrivere la situazione dell'Alitalia in modo eufemistico dicono: «La compagnia soffre di una crisi di crescita troppo rapida». In realtà la flotta è stata rinnovata e aumentata a ritmo frenetico (e non si tratta di uno sforzo eccessivo, posto che i quattrini li ha sborsati l'IRI, cui la società appartiene in gran parte, cioè lo Stato, cioè tutti) solo per un motivo di concorrenza. Ci si è posti cioè l'obiettivo di farsi largo a gomitate fra le compagnie internazionali e tale obiettivo è stato perseguito con criteri privatistici, speculativi. Pubblico era ed è solo il denaro.

Allo sviluppo impetuoso dei mezzi fa riscontro una struttura, abbracciata, burocratica, insufficiente. Dietro le scrivanie del sontuoso palazzo in retrocemento dei Parioli i personaggi sono sempre gli stessi: il conte Carandini presidente (un signore dall'aspetto puntigliosamente curato, con vaga somiglianza — dicono — a Gary Cooper, ex ambasciatore a Londra e padrone del latte Torrimpietra); uno stuolo di ex generali e colonnelli dell'aeronautica militare che riempiono a caso le poltrone ma che hanno tuttavia, e lo vedremo, una particolare utilità per l'Alitalia. I tecnici autentici, gli esperti con preparazione valida e moderna sono ben pochi: purché non diano troppa ombra. Cominciamo dagli equipaggi, anche se questo non è il punto fondamentale e se il sacrificio e gli sforzi dei singoli uomini sono fuori discussione. Va detto subito che in Italia non esiste altra scuola per la preparazione del personale navigante — una funzione estremamente delicata — che quella della Alitalia a Fiumicino. Il ministero competente, della Difesa chissà perché fino a un anno fa, e ora quello dei Trasporti, ha semplicemente delegato il compito alla compagnia. Quando arriva il giorno dell'esame le superiori autorità, i controllori insomma, spediscono il solito colonnello. Costui gli aerei da trasporto civile il conosce al massimo come passeggero, dalle poltrone della carlinga; l'aeronautica militare dispone di velivoli da caccia e da ricognizione. L'alto ufficiale sale a bordo con gli allievi da abilitare e fa, grazie ad essi, il volo previsto. Come gli altri? Beh, se l'aereo non cade tutti abili. Eppure, non a caso, la ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) ha stabilito norme dettagliatissime per il rilascio di brevetti e abilitazioni. La preparazione e l'idoneità per il pilota d'istrua — il primo comandante, colui che ha la massima responsabilità dell'aeromobile — è una cosa, quella per il pilota di destra un'altra: i ruoli non sono assolutamente intercambiabili. In ogni caso la abilitazione è obbligatoria per ciascun tipo di velivolo, per i piloti come per i motoristi.

Il risultato dell'organizzazione italiana è che molti brevetti — quello di motorista per esempio — non sono riconosciuti all'estero. E si capisce. Per il ministero invece va tutto benissimo. Ecco anzi, in base al proprio regolamento che risale al 1956 salvo errore e che perciò sta ancora ai velivoli «convenzionali» cioè tutti a pistone, non fa nemmeno distinzione fra i motoristi. Tutti buoni. In ciò, come in altri particolari ignorati dal decrepito regolamento, l'Alitalia è ben più avanti per necessità: a bordo di ogni aereo fa salire il motorista adatto. Stando così le cose è chiaro che la compagnia nazionale, ove occorra, fa quello che vuole. Servono per caso cinquanta primi comandanti? Bene, si decidono promozioni su due piedi fino a raggiungere il numero necessario. Se requisiti e numeri non coincidono, pazienza. Negli anni scorsi, in occasione di scioperi, l'Alitalia ha fatto volare motoristi di terra, presi dagli hangar.

Giorgio Grillo

Concorrenza unico obiettivo Pesante usura degli equipaggi «Siamo in avaria» - «Proseguite!»

Alla Camera la sciagura del Viscount

NAPOLI, 2. Mentre continua la dolorosa e allucinante operazione dei riconoscimenti delle vittime del Viscount (stasera è stata identificata la giovane Annette Locatelli di Nizza), i tecnici e gli esattori del registro aeronautico hanno effettuato stamane, sulla «cresta del cardo» di Monte Somma i rilievi fotografici dei rottami. Gli stessi tecnici, eseguite le fotografie, tenteranno anche di recuperare gli strumenti di bordo e tutto il materiale che potrebbe essere utile alla commissione d'inchiesta che sta svolgendo le indagini per conto dell'aviazione civile. La commissione, intanto, si è divisa in due gruppi: uno dei quali è rientrato a Roma e tornerà a Napoli soltanto martedì prossimo, per una riunione plenaria che si terrà nella sede del ministero. L'altro gruppo, che da accertare, infatti, la funzionalità degli impianti dello scalo napoletano, intorno ai quali è aperta una furiosa polemica. Mentre i fonti autorizzati — informano che tutto va bene (l'impianto «LS» per l'atterraggio strumentale sarebbe in ottime condizioni); il radar sarebbe a disposizione anche se il fatto che un documento della Camera di Commercio di Napoli, nel giorno scorso, aveva fornito un quadro assai allarmante della situazione. Questa documentazione della quale abbiamo già dato notizia ieri — è stata anzi oggetto di una interrogazione del deputato socialista democristiano Bruno Romano, il quale, rivolgendosi al ministro dei Trasporti e della Aviazione Civile chiede conferma dei dati pubblicati.