## Caos e folla sulle banchine di Civitavecchia

# Da tre giorni migliaia in attesa del traghetto

**Oltre 2.500 automobili non sono state ancora imbarcate - Occorrono almeno 48 ore di coda per partire per la Sardegna - Giganteschi bivacchi improvvisati nei piazzali del porto - Allestita una linea straordinaria per il trasporto auto - Momenti di tensione tra i viaggiatori e nelle FS**

Nostro servizio

CIVITAVECCHIA, 2

**Ancora più di 2.500 macchine sono in fila lungo le banchine del porto di Civitavecchia, sulle strade intorno alla stazione marittima, nei piazzali. Ci vogliono due giorni (48 ore o giù di lì) per riuscire ad imbarcare auto e famiglie sulle navi delle Ferrovie dello Stato** e della Tirrenia dirette in Sardegna: troppo per chi sotto il sole, sull'asfalto infuocato, o nella notte che, contrariamente a quanto si può pensare, è molto umida, bivacca senza il conforto di servizi intorno alla propria auto, sulle brandine da campeggio, in tende improvvisate. C'è chi la scorsa settimana ha atteso anche per 3-4 giorni, in queste condizioni, che l'altoparlante all'ingresso del porto chiamasse il proprio numero di prenotazione. Funziona, infatti, il sistema dei tagliandi, ne sono stati distribuiti più di 6 000. Oggi è partito chi era in possesso di un numero inferiore a 3.500. Alcuni, un buon 20%, hanno rinunciato; erano i turisti di passaggio, i campeggiatori, i molti stranieri che in Sardegna vanno alla ventura, senza aver prenotato alberghi o pensioni. Gli altri hanno atteso con pazienza, molti sapevano con precisione quello a cui andavano incontro. Fra questi i lavoratori venuti dal Nord che tornano a casa a passare le vacanze con i parenti e i vecchi amici.

Il capufficio del servizio navigazione delle Ferrovie dice che la situazione va migliorando «*Almeno — sospira — le auto in attesa non aumentano a vista d'occhio come nei giorni scorsi. Le corse giornaliere sono sempre 5, di più non potremmo* — sostiene il responsabile — *abbiamo infatti solo 5 navi: ognuna impiega 8 ore per andare, 8 per tornare, 4 per la sosta in Sardegna e 4 per l'imbarco qui a Civitavecchia: in tutto, dunque, una intera giornata*».

Alla Tirrenia c'è un clima teso, gli impiegati presso la sede del porto si alternano al lavoro in turni straordinari dalle 7 del mattino fino a mezzanotte, ormai da più di cinque giorni. L'ufficio del direttore è sbarrato, una lucetta rossa annuncia: «attenzione - non si riceve». Ci accoglie, invece, un funzionario addetto al traffico passeggeri: «*E' stato il caos* — afferma il dottor Vanzetti — *ma sembra che il momento peggiore sia ormai passato*». «*Noi abbiamo sempre garantito ai nostri passeggeri* — aggiunge — *a coloro, cioè, che si sono prenotati, l'imbarco, ma proprio per questo abbiamo potuto assorbire solo cento-centocinquanta auto in più al giorno*».

Anche la Tirrenia ha in programma cinque corse al giorno. Per stamane aveva previsto un viaggio straordinario per il traghetto «Carducci». I biglietti erano già stati venduti, ma la nave non è partita. I marittimi, sottoposti da giorni e giorni a un superlavoro, non hanno giudicato opportuno mettere in mare la nave senza verificare le condizioni di sicurezza e senza un adeguato turno di riposo per il personale. C'è stata un po' di «maretta» è proprio il caso di dire, tra coloro che ormai si erano illusi che la lunga attesa era giunta al termine. Ma alla fine è prevalso il buon senso, se l'intervento della polizia e dei carabinieri non è andato al di là di un cordone di sbarramento davanti agli uffici della Tirrenia e della biglietteria del porto.

La società di navigazione ha noleggiato l'«Angelina Lauro» per tutto agosto, al fine di potenziare il servizio, ma molto si confida nelle due «staffette» (potenti navi da carico) non abilitate, però, al trasporto dei passeggeri. La «staffetta ionica» è partita stasera con più di ottanta automezzi pesanti, dirottati dai normali traghetti. La nave è stata fatta venire d'urgenza dal porto di Tripoli.

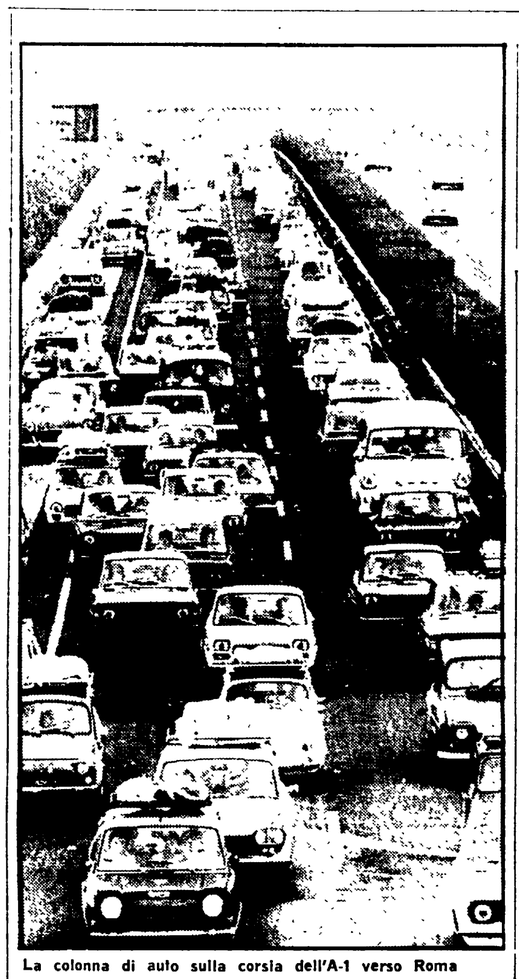
Per domani è previsto l'arrivo da Porto Torres di un'altra «staffetta» per il trasporto di soli automezzi. Si pensa di farla partire alle 11 in concomitanza con il traghetto per Olbia. Si potrebbe in questo modo imbarcare sulla nave da carico 300-400 automezzi e sul traghetto i proprietari delle auto e le loro famiglie. Ancora un particolare: le FFSS hanno sospeso in questi giorni oltre le prenotazioni anche il trasporto dei passeggeri senza auto. C'è stata anche per questa decisione qualche protesta e un po' di sorpresa. Ma molti hanno chiesto agli amici di tante ore di attesa di potersi aggregare al «nucleo» che viaggia con l'auto.

Automobili stracariche come uova partono così con cinque e anche sei passeggeri «ufficiali». La capitaneria di porto, in tanta confusione e nervosismo, sembra un'oasi di tranquillità. Oggi pomeriggio c'era solo un sottotenente di servizio, che, con calma, ha spiegato che per loro non ci sono state difficoltà.

L'ordine pubblico è garantito da un servizio rinforzato di agenti e di carabinieri. Anche per loro i turni sono massacranti. «*E' da cinque giorni* — dichiara un agente — *che dormo quattro ore, ma per lo meno io un letto ce l'ho*». E guarda con occhio bonario una famiglia di otto persone che da due giorni è in attesa del proprio turno e che per nulla al mondo, anche se il numero 5812 per l'ordine di partenza parla chiaro, abbandonerebbe la propria «posizione».

**Alberto Cortese**

CIVITAVECCHIA — Uno scorcio delle numerose migliaia di viaggiatori in attesa di imbarcarsi per la Sardegna



La colonna di auto sulla corsia dell'A-1 verso Roma

## Il maltempo accompagna le famiglie in viaggio verso il Sud

# In ritardo sul ruolino di marcia l'esodo ingorga ancora le strade

**Notevoli difficoltà sulle autostrade costiere e abruzzesi - L'esempio della Roma-L'Aquila - Soste forzate per i temporali - Un primo bilancio sulle ferrovie**

Il traffico su strade e autostrade è ancora molto lontano dalla normalità. L'esodo iniziato venerdì sera scorso, quello che si chiama «grande esodo» ma che in realtà è l'insieme di piccoli e medi spostamenti di singole famiglie, è ben lontano dall'essere smaltito.

Particolarmente intasati sono ancora le arterie e i nodi stradali del Sud: l'autostrada adriatica da Pesaro in giù, quella fra la capitale e l'Aquila, l'Autosole oltre Roma e Napoli. L'impressione è che siano saltati tutti i modesti accorgimenti che in questo caso vengono posti in atto.

Troppi hanno avuto «la stessa idea»: partire un giorno dopo, ad esempio; la domenica invece del sabato, o addirittura il lunedì mattina «per tempo».

Lungo queste arterie, ieri mattina era possibile incontrare ancora migliaia e migliaia di auto targate Milano, Torino, Bologna.

Il maltempo degli ultimi due giorni ha inoltre impresso un ritmo più lento, più incerto e caotico alla fuga verso le vacanze. Chi pensava di farcela con tutta una tirata, da Milano, che so, a Villa San Giovanni, magari fermandosi a mangiare in posti di fortuna o a dormire più o meno all'aperto ha dovuto alzare bandiera bianca. Intere famiglie hanno dovuto fare i conti con temporali, rovesci d'acqua durati ore intere sulla dorsale appenninica. E' stato giocoforza fermarsi, trovare ripari meno precari delle piazzole di sosta, mangiare o dormire al chiuso, riposarsi davvero dopo ore di pioggia battente e di guida molto difficoltosa. E riprendere il cammino la mattina dopo.

Quando piove su un esodo di gente dai mezzi modesti, piove sul bagnato: i programmi fatti all'osso vengono cambiati, poi si comprerà un souvenir in meno, non si andrà mai al ristorante, si rinuncerà al regalino o alla mancia da dare alla famiglia che ospita o al personale della pensione. O si tornerà due giorni prima del previsto.

In questo senso vanno lette le notizie che registrano ancora al Sud ingorghi o intasamenti notevoli. Ancora ieri mattina andava fortemente aumentando ad esempio il traffico su tutte le arterie abruzzesi, in particolare sull'autostrada Roma-L'Aquila e lungo l'adriatica dal Nord verso il Sud. La A14 è ad una sola corsia nel tratto Pescara-Francavilla, e questo intralcia notevolmente la circolazione contribuendo a intasare per ore ed ore le strade statali vicine e in particolare la SS 16 adriatica che attraversa i centri abitati costieri. Ingorghi e intasamenti a catena vengono segnalati specie presso il casello di Pescara Nord.

Il traffico è intenso sulla Tiburtina Valeria tra Popoli e l'imbocco dell'autostrada per Pescara, sulla SS 17 da Antrodoco a L'Aquila, sulla SS. 80 del Gran Sasso d'Italia e ancora sulle strade della Marsica e dell'altopiano delle Cinquemiglia. Si calcola che a Sulmona nella giornata di domenica si siano avute almeno 30 mila presenze, mentre sono al completo Roccaraso, Pescasseroli, Scanno, Rocca di Mezzo, Tagliacozzo e altre cittadine della montagna aquilana.

Affollato anche il Teramano, sia sulla costa adriatica, a Giulianova, Roseto, Pineto, Tortoreto, che nell'interno montano. Traffico pesante sulle strade del Chietino. Il maltempo ha rovinato tuttavia il pomeriggio della domenica in quasi tutto l'Abruzzo.

Si calcola inoltre che ci sia anche un aumento vero e proprio delle persone che hanno concentrato in agosto le loro vacanze.

In questo mese non meno di 800 mila passeggeri in media al giorno (cifra destinata naturalmente ad aumentare nel periodo di Ferragosto) affluiranno nelle stazioni delle ferrovie, per viaggi, interni o internazionali. Nell'agosto del '75 i viaggiatori per ciascun giorno furono in media 766 mila, per un totale di oltre 23 milioni e 700 mila. Pertanto, in aggiunta ai treni ordinari per il periodo che va fino al 31 agosto, l'azienda FS ha programmato 322 treni straordinari.

La punta massima di impegno di carrozze ferroviarie verificatasi nella settimana dal 26 luglio al primo agosto è stata di circa 1200 carrozze per tutti i traffici straordinari.

Nello stesso periodo, passando al settore stradale ed autostradale, si calcola che fra il 70% e l'80% degli automobilisti italiani abbia lasciato, per un breve o lungo periodo, la propria residenza abituale. La percentuale — calcolata dagli organismi competenti — rappresenta in media il 10% rispetto al movimento registrato nello scorso anno.

## Dopo l'autorizzazione del Parlamento

# Nuovo mandato di cattura contro il fascista Saccucci

**Perfezionata ora la richiesta di estradizione, ma lo sparatore missino è scomparso - Derubricata l'accusa più grave**

Nuovo mandato di cattura per il deputato missino Sandro Saccucci: lo ha firmato il giudice istruttore di Latina, Ottavio Archidiacono, che conduce l'inchiesta sul criminale raid di Sezze durante il quale fu ucciso a colpi di pistola dai fascisti il giovane compagno Luigi Di Rosa, iscritto alla FGCI.

Il nuovo provvedimento è stato adottato dopo che il Parlamento nei giorni scorsi aveva autorizzato l'incriminazione e l'arresto dell'ex para e per l'episodio di Sezze e per il golpe Borghese. In quest'ultimo processo, che dovrebbe iniziare a novembre a Roma, Saccucci è imputato di vari reati, tra i quali quello di aver tentato di sovvertire le istituzioni repubblicane.

Sia il nuovo voto del Parlamento, sia il nuovo provvedimento della magistratura di Latina — che consentono di avviare formalmente la richiesta di estradizione alle autorità del paese in cui ora si trova il missino — si sono resi necessari dopo la sua rielezione alla camera dei deputati.

Il paese dove per ultimo è stata segnalata la presenza di Saccucci è la Spagna, ma negli ultimi giorni, voci non controllate e che potrebbero essere state sparse ad arte, riferiscono che il deputato missino si sarebbe allontanato anche di là.

In Spagna, Saccucci era arrivato dopo che la magistratura inglese lo aveva rimesso in libertà in seguito alla rielezione a deputato. Secondo la legislazione italiana, infatti, l'autorizzazione a procedere nei confronti di un parlamentare non ha più valore nel caso in cui vengano svolte nuove elezioni e la persona sotto accusa sia rieletta.

Di conseguenza, è stato necessario procedere alla formulazione di una nuova richiesta di autorizzazione a procedere e ad una nuova deliberazione del Parlamento. Compiute queste formalità, il dottor Arcidiacono ha potuto firmare il mandato di cattura.

Tuttavia, rispetto al primo provvedimento, c'è una variazione. Nel mandato di cattura emesso ieri mattina una delle accuse più gravi formulate precedentemente contro Saccucci, quella di tentativo di omicidio verso le persone aggredite dai missini nella piazza di Sezze la sera del 29 maggio scorso, è stata derubricata in un reato che dà luogo a minori responsabilità sul piano giuridico, quello di «sparo in luogo abitato».

Restano però in piedi le accuse di concorso in omicidio e di tentato omicidio per la morte di Luigi Di Rosa e il ferimento di un altro giovane, Antonio Spirito.

## Attentati dinamitardi si susseguono ad Alghero

ALGHERO, 2

Tre bottiglie incendiarie sono state lanciate da alcuni sconosciuti contro la facciata e le serrande del ristorante «La Lepanto», da Cecchino, uno dei più noti e rinomati della cittadina. L'attentato è stato compiuto nelle prime ore del mattino. Due ordigni dopo aver sfondato le vetrate, sono esplosi all'interno del locale provocando un principio di incendio, che è stato subito domato. Il terzo non è esploso ed è stato recuperato intatto dagli agenti del commissariato di pubblica sicurezza.

Sull'episodio, oltre al commissariato, sta indagando la compagnia dei carabinieri in quanto vi è una recrudescenza di attentati di questo tipo nella cittadina catalana. Dopo gli attentati, sempre effettuati con lancio di bottiglie, contro le abitazioni del sindaco della città dott. Piccioni, del consigliere regionale democristiano on. Lorettu e la caserma dei carabinieri, i dinamitardi hanno preso di mira diversi locali della riviera del Corallo e alcune auto. Infatti, durante la notte precedente all'attentato al ristorante «La Lepanto», tre auto sono state bersagliate da ignoti dinamitardi. Mentre due macchine sono rimaste lievemente danneggiate dall'esplosione di rudimentali «molotov», la terza, di proprietà del capo-cuoco dell'ospedale Marino e sindacalista della CISL Pietro Sotgiu di 31 anni, è andata completamente distrutta. Le fiamme hanno provocato l'esplosione delle ruote e del serbatoio della Fiat «126» del Sotgiu parcheggiata in via La Maddalena al centro della città.

## Gli equipaggi delle navi ombra reclutati a Genova

# I «FORZATI DEL MARE» MUOIONO PER CENTOMILA LIRE AL MESE

**Un cinese vale 60 mila lire, un italiano 150 mila - La Liberia in testa nelle bandiere di comodo con 2846 navi, seguita dal Panama con 1861 - Il paravento agli armatori disonesti e la corsa al ribasso**

Dalla nostra redazione

GENOVA, *agosto*

I seimila marittimi italiani imbarcati sulle petroliere americane che battono bandiera liberiana percepiscono salari decenti. Altri novemila italiani, invece, vengono assunti attraverso sensali o agenti marittimi. Vanno a formare una parte degli equipaggi misti delle «carrette» del mare. Il salario di un marittimo di questa specie è sempre bassissimo. Nessuna assistenza. Niente assicurazione.

Un primo scorcio sulla vicenda umana dei ragazzi che vengono contrattati in piazza Banchi a Genova, a ridosso del porto, lo si intravvide al processo sul caso della «Granefors». La nave ombra appoggiata presso l'agenzia «Ciurlo» di Genova, stava trasportando un carico di zolfo da Danzica al porto indiano di Cochin. A quel carico forse si erano aggiunte altre «merci» durante la sosta nei porti africani.

La notte tra il 30 giugno e il primo luglio 1969 il comandante della nave, Renato Giurich di Trieste, venne ucciso e gettato in mare nel canale di Mozambico, infeto, e dalla chiesa di San Pietro pure rinascimentale. Lo stesso scenario coglievano le pattuglie di armigeri della repubblica genovese quando rastrellavano i ragazzi di «buonavoglia», come venivano chiamati i giovani senza dimora che finivano come rematori sulle galere della repubblica marinara.

Oggi il rastrellamento continua per conto degli armatori delle «navi ombra».

Il processo alla «Granefors» terminò con l'assoluzione degli accusati. Nessuno ha mai chiarito il mistero di quel triplice omicidio, legato forse a qualche strano traffico o, addirittura — secondo alcuni — al rifiuto opposto dal comandante Giurich di partecipare e dirigere l'incendio del carico che avrebbe dovuto concludersi, forse, con il naufragio della carretta, assicurata per una cifra tre volte più alta del suo valore. Anche la «Seagull», prima del naufragio, era stata assicurata in eguale misura. Lo stesso per il vecchio cargo «Esperanza Seconda», partito da Lisbona il 5 febbraio 1975 al comando del capitano Pietro Caruso di Messina e sparito in Mare con i 28 uomini dell'equipaggio. Da bordo della «Esperanza Seconda» era stato trasmesso, via radio, un disperato messaggio alla società raccomandataria della nave, a Marsiglia: «*Elica spezzata, siamo in balia del mare*».

I raccomandatari della «Esperanza Seconda» non avevano nemmeno dato l'allarme.

Le denunce contro il fenomeno delle navi ombra si succedono sempre più numerose. Esplodono ogni tanto episodi giudiziari clamorosi, come il processo per il naufragio della «Seagull». Le statistiche, tuttavia, continuano a registrare aumenti del naviglio battente bandiere ombra.

Le ultime rilevazioni dell'istituto della navigazione di Brema segnano duemilaottocentoquarantasei navi con bandiera liberiana e una stazza lorda, complessiva, pari a 66 milioni 629 mila 831 tonnellate.

All'enorme flotta mercantile liberiana contribuisce il cartello delle società petrolifere americane che alzano bandiera liberiana su ben 940 grandi petroliere capaci di contenere 42 milioni 554 mila 965 tonnellate di grezzo.

Un colpo diretto contro questa «potenza», che guida la flotta ombra mondiale, era stato tentato negli Stati Uniti.

L'opposizione dei petrolieri americani fu più forte del Congresso e ottenne l'intervento del presidente Ford che fece uso del suo diritto di veto contro la legge. Le petroliere continuano a battere la bandiera liberiana.

Oltre alla Liberia offre la bandiera di comodo il Panama la cui flotta registra, oggi, milleottocentosessantuno navi con una stazza lorda di 13 milioni 767 mila 868 tonnellate.

Quali sono le norme che caratterizzano i Paesi della «flotta ombra»? Autorizzare i cittadini non residenti ad essere proprietari di navi usando per le immatricolazioni i consolati. Non tassare il reddito ottenuto con i noli, non controllare i traffici, non imporre contratti sindacali e norme assicurative e previdenziali, registrare nei consolati qualsiasi nome di società di navigazione senza verificare mai l'identità dei soci e la loro attività.

Gli Stati che concedono bandiera di comodo non hanno alcuna necessità delle navi che alzano la loro bandiera. Per le immatricolazioni di ogni cosa che galleggi e serva a trasportare qualcosa per mare o in fondo al mare basta pagare una tassa.

La Liberia incassa, in media, tre miliardi di dollari all'anno per le immatricolazioni di navi. Il governo liberiano chiede all'incirca un dollaro per ogni tonnellata di stazza, all'atto della immatricolazione di una nave. Cipro, che cerca di «farsi la piazza», si accontenta di 7 dollari ogni cento tonnellate di stazza lorda.

**Giuseppe Marzolla**

## Continua la caccia ai fuorilegge

# Altri sette panfili sequestrati a Olbia

SASSARI, 2

Altri sette panfili, uno dei quali in uso al regista cinematografico Luciano Salce, sono stati sequestrati stamani dalla guardia di finanza di Olbia. L'operazione ha condotto al controllo di circa 200 natanti. Sette imbarcazioni, con bandiera di comodo in prevalenza panamense, sono state bloccate in porticcioli turistici della Sardegna settentrionale compresi tra Santa Teresa di Gallura ed Olbia. Oltre all'imbarcazione in uso al regista Salce, le altre sei sono risultate utilizzate da noti industriali del triangolo Liguria-Lombardia-Piemonte.

Con questi sequestri, le imbarcazioni con «bandiera ombra» bloccate in Sardegna salgono a 58.

# Danubio bloccato per circa un mese

VIENNA, 2.

Per oltre tre settimane il traffico fluviale sul Danubio, — dove ieri è crollato il vecchio ponte di Reichsbruecke, probabilmente a causa della ruggine e, quindi, della mancanza di adeguati controlli tecnici alle strutture dell'opera — rimarrà bloccato. I rottami del ponte verranno fatti saltare in aria nei prossimi giorni e si provvederà a gettare le basi per un nuovo manufatto il cui costo è previsto in circa cinquanta miliardi di lire. Si teme che nel crollo siano periti almeno quattro persone: tanti dovevano essere i passeggeri di una «Ford» vista sul ponte pochi attimi prima. Ma i vigili del fuoco hanno sinora recuperato una sola salma.

Il tempo piovoso e freddo, nonché le tristi notizie della disgrazia di Lauda, considerato qui un vero e proprio idolo, hanno creato un'atmosfera luttuosa. Migliaia di persone si sono affollate lungo le rive del Danubio per osservare la scena della catastrofe: livide e fredde, le acque del fiume più romantico d'Europa scorrono violentemente sui rottami di quello che era uno dei più vantati ponti del continente, simile per progettazione e disegno al famoso «ponte delle catene» di Budapest. In mezzo alla corrente, su un tratto non sprofondato, c'è ancora l'autobus bianco e rosso sul cui tetto si è salvato il guidatore. Per il momento, nessuna notizia di vittime e nessuna novità circa le cause del disastro.

## Un problema indifferibile

# Aeroporti in panne per mancate misure antincendio

**L'esempio dello scalo di Peretola L'analoga questione degli inceneritori**

L'aeroporto di Firenze-Peretola dovrà essere chiuso dal primo settembre prossimo perché l'Aeronautica Militare non è più in condizioni di assicurare il servizio anti incendio come ha fatto finora. Da parte sua il ministero degli Interni non può far subentrare i vigili del fuoco per mancanza di personale e di mezzi. Si ripete in termini opposti la situazione che ha provocato l'annullamento dei voli Milano-Grosseto che l'ATI doveva iniziare con la stagione estiva. Come è noto la direzione generale dell'aviazione ha ritenuto che il servizio anti-incendio offerto dall'Aeronautica Militare non desse tutte le garanzie.

Per affrontare i problemi del servizio anti incendio la cosidetta «legge Bozzi» del dicembre '73 per «interventi urgenti ed indifferibili sugli aeroporti» prevedeva l'acquisto di 50 «idroschiuma». La scelta della ditta che deve costruire i telai è stata fatta da nove mesi dalla direzione generale dell'aviazione civile, ma il relativo contratto non è pronto e i lavori non possono iniziare.

In attesa di un contratto, da otto mesi, sono ugualmente 11 impianti di incenerimento dei rifiuti solidi e di depurazione delle sostanze organiche prodotte a bordo degli aerei. Valore circa sette miliardi di lire.

Come risulta dal bando di concorso il tempo di costruzione degli impianti è fissato in 12 mesi. Sono trascorsi tre anni e quattro mesi da quando nell'aprile del '73 il consiglio superiore dei lavori pubblici approvò lo schema del bando di appalto preparato dalla direzione generale dell'aviazione civile.

Nel dicembre del '73 il bando fu approvato anche dal Consiglio di Stato. Dopo un anno, nel novembre del '74, furono invitate le ditte specializzate a partecipare all'appalto: le loro offerte giunsero entro il febbraio del '75. La commissione per l'esame delle offerte venne nominata dalla direzione generale tre mesi dopo ed i suoi lavori si sono conclusi nel gennaio di quest'anno con la scelta all'unanimità di una ditta. Il costo, secondo il bando, è di quattro miliardi 480 milioni, ma attualmente esperti del ministero dei Trasporti calcolano un costo appunto di sette miliardi per ritardi e revisione prezzi.

Gli aeroporti interessati (considerati tra i più inquinanti dell'ambiente naturale) sono quelli di Alghero, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Forlì, Napoli, Palermo, Pisa, Rimini e Ronchi dei Legionari a Gorizia.

## Rapina in banca: gli impiegati rinchiusi nella camera blindata

CATANIA, 2.

Rapinano cento milioni in danaro liquido e chiudono gli impiegati nella camera blindata della banca. E' accaduto questo pomeriggio a Giarre, nella piana di Catania, teatro dell'impresa una agenzia del Banco di Sicilia dove poco dopo le 15 quattro banditi armati di pistola e con i volti coperti da calzamaglie hanno fatto irruzione costringendo gli otto impiegati a consegnare tutto il danaro disponibile.

Poi, per impedire che fosse dato subito l'allarme, gli impiegati sono stati rinchiusi nella cella dove sarebbero rimasti chissà quanto se, dopo un'ora e un quarto, la moglie di uno di essi — insospettita perché nessuno in banca rispondeva al telefono — non avesse dato l'allarme. Ma ormai i rapinatori erano al sicuro.