Perché gli ultimi clamorosi sequestri di stupefacenti all'aeroporto di Fiumicino

Droga: Roma tappa obbligata del traffico internazionale

A colloquio con il dirigente della sezione narcotici della questura - Come si è modificato il mercato dell'eroina Anche gli off-shore dei contrabbandieri nell'organizzazione dello spaccio

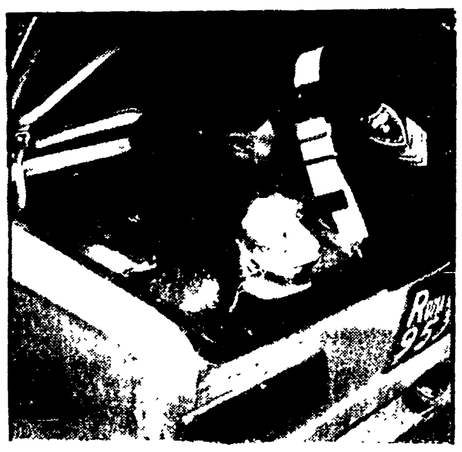
Arriva più droga a Roma? I trafficanti puntano sul mercato italiano di sposti anche a rischiare grosso per estenderlo? Negli ultimi due settimane — per dire gli ultimi esempi — sono stati sequestrati a Fiumicino hashish e eroina per circa 25 miliardi: due «colpi grossi» della Guardia di Finanza attuati forse anche da un pizzico di fortuna. Bene. Ma questi sequestri non sono anche l'indice, la «spia» di un nuovo salto di quantità in grande stile del mercato degli stupefacenti?

La domanda la giriamo a Giovanni De Gennaro 30 anni, da uno di genere della sezione narcotici della squadra mobile romana. «Quello dei sequestri all'aeroporto — afferma — rischia di essere un indice sbagliato. Molta della droga che viene scoperta per esempio può essere solo di passaggio nella capitale e non destinata al mercato romano. Spesso i "corrieri", una volta presi, non parlano e non dicono dove era diretta la "roba". Molte volte, anche perché non lo sanno. Hanno solo il compito di lasciare la valigia in un posto e nulla più».

Dunque Roma è diventata anche un centro di passaggio, e di smistamento delle partite di stupefacenti? Come era Amsterdam negli anni passati, per esempio? «Questi paragoni — risponde De Gennaro — sono troppo facili, e fuorvianti. Sta di fatto che il mercato della droga dell'eroina in particolare, si è profondamente modificato negli ultimi anni. La "mala" di tutte le grosse città europee vi è implicata. Possono essere collegate l'una con l'altra. Se una volta chi voleva comprare mezz'etto di eroina per rivenderlo in Italia andava ad Amsterdam, ora lo può trovare ovunque. I corrieri arrivano direttamente dai paesi d'origine, come Bangkok per l'eroina, o il Sudamerica per la cocaina e di solito con grossi quantitativi. Una "partita" di polvere bianca può arrivare in Francia ed essere destinata all'Italia o viceversa. I canali sono molti».

Però si ha quasi l'impressione che Roma e l'Italia, siano diventati una tappa obbligata del percorso europeo e internazionale della droga. Il sequestro dell'hashish (ottocento chili, una quantità incredibile) all'aeroporto e quel «Tir» che l'anno scorso fu scoperto pieno zeppo di due tonnellate di hashish a Brindisi, stanno lì a dimostrarlo. O no?

De Gennaro è cauto nel rispondere. Afferma che «non abbiamo grazie a dio il primato del traffico di droga», ma poi ammette, «è certo che la posizione geografica dell'Italia che è abbastanza cruciale. Se qualcuno vuol fare arrivare dell'eroina in Grecia, è probabile che passi di qui. Così come hashish e marijuana provenienti, da Marocco, Libano Pakistan e Afganistan è facile che si fermino in Italia prima di essere smistati in Europa. Poi in questi ultimi tempi, abbiamo assistito ad un ultimo fenomeno allarmante: i contrabbandieri, quelli che di solito smerciavano solo tabacco, hanno cominciato a "lavorare" con gli stupefacenti. E possiedono mezzi potenti, come i motoscafi off shore, velocissimi».



Ecco, chi sono i trafficanti di droga? È una nuova malavita nata e cresciuta solo sul traffico o no? «Beh naturalmente ci sono organizzazioni internazionali che sono come dire, "specializzate". Poco tempo fa abbiamo messo le mani ad una banda di spacciatori di cocaina, molti sudamericani, altri europei e italiani. Erano coperti da una società import export che aveva sedi nelle maggiori città di Europa oltre a Sudamerica, Caracas per esempio».

«Ma a livello locale qua si tutti gli spacciatori che prendiamo (non intendo i pesci piccoli, quelli che vendono la busta per guadagnare i soldi per farsi poi un'iniezione) sono tutti pregiudicati. Rapinatori, ricettatori, e altro, che hanno trovato un "mestiere" più redditizio e meno pericoloso. E il giro della vecchia mala che smaneste ne, nuovo traffico».

E fanno tutti parte di un'unica organizzazione? «Difficile rispondere dice De Gennaro —. Probabilmente ce ne sono diverse in contatto tra loro, ramificate che offrono copertura a chi lavora per loro, simili ad organizzazioni politiche (che lavorano a diversi livelli. Non si può dire se a Roma per esempio siano una o due o dieci le bande di trafficanti. Semplicemente non lo sappiamo».

La polizia ne, frattempo, di fronte all'espandersi del mercato della droga ha affinato i suoi mezzi. «Non sono più i tempi dell'agente travestito da capellone che passava giorni e giorni in piazza di Spagna per riuscire a farsi vendere un po' di "erba"». «Il travestimento d'acquirente — avverte De Gennaro — ci può sempre servire. Ci sono per esempio delle case di trafficanti che sono veri e propri bunker. Se ci presentiamo subito come polizia quelli hanno tutto il tempo di buttare la "roba" nel water, e fare sparire così ogni prova. In questi casi possiamo usare l'agente travestito ma sempre per partire grosso».

Insomma non è più l'unica arma. I controlli a Fiumicino si sono fatti serrati. A Roma vengono controllate le piazze, conosciute come centro di spaccio, alcune persone vengono «seguite», le telefonate intercettate, c'è una catena di informatori, ci sono segnalazioni che vengono dalle polizie di altri paesi, e dalla Interpol. Però in galera finiscono sempre i «pesci piccoli», magari il tossicomane spacciatore, e al massimo qualche pesce medio trafficante di mezzo l'uello.

I «pesci grandi», invece, in galera non ci finiscono. Come mai? De Gennaro si giustifica «Ghe l'ho detto, sono organizzazioni difficili da scoprire, con molte coperture. Le indagini sono particolari, i trafficanti usano sempre nuovi mezzi per sfuggire ai nostri controlli. Ci vuole anche fantasia per condurle. E poi noi dobbiamo intervenire per tutti i reati. Anche il piccolo spacciatore, anche quello che vende una sola busta, per noi commette un reato. La legge lo proibisce. Quindi dobbiamo seguire anche i «pesci piccoli». Non rischia di essere soltanto una perdita di tempo? «No» è la risposta del dirigente della sezione narcotici.

Torniamo alla domanda iniziale. Il mercato dell'eroina negli ultimi tempi a Roma è aumentato sì o no? De Gennaro risponde «E' aumentato il numero dei tossicodipendenti. Ce ne accorgiamo da tanti piccoli particolari, per esempio le siringhe vuote gettate dopo l'uso, che si trovano dappertutto. Il prezzo dell'eroina nel frattempo è rimasto stabile, sulle 140-160 mila lire al grammo. Il che vuol dire che il volume degli affari la quantità di «roba» gettata sul mercato è aumentata».

E quanti sono oggi i tossicomani romani? «Impossibile dirlo. C'è chi parla di cinquemila, chi di diecimila, chi raddoppia queste cifre. Non ha alcun senso, non lo sappiamo. E anche se lo sapessimo, per avere un quadro conoscitivo completo, dovremmo scoprire anche il loro grado di tossicodipendenza (cioè di: quante iniezioni hanno bisogno. Mi sa dire come facciamo a saperlo?»

Per l'atterraggio c'è l'OK ...mancano solo i pompieri

I vigili denunciano l'allarmante carenza di mezzi antincendio al «Leonardo da Vinci»

La torre di controllo avverte i piloti del pericolo poi li lascia decidere se planare o meno - Pressoché inosservate le norme della convenzione internazionale di volo - E' stato contestato un appalto di sei miliardi di lire

In alto i vigili del fuoco all'opera per un incendio all'hangar dell'Alitalia. Sotto l'interno di un automezzo in dotazione attualmente: si intuisce facilmente il grado di efficienza, anche meccanica, delle autopompe

Aumenta il numero dei voli ancora di più, gli aerei diventano sempre più sapienti quello dei passeggeri trasportati, ma diminuiscono i mezzi a disposizione del servizio antincendi, un servizio indispensabile che una convenzione internazionale indica con precisione e tassativamente strutture e modalità. Tutto questo avviene all'aeroporto internazionale Leonardo Da Vinci dove ormai i margini di sicurezza in caso di incidenti per i passeggeri, per i piloti e per gli stessi uomini addetti al servizio di emergenza si sono ridotti al minimo. Un aspetto illuminante di una situazione che ha ormai superato ogni limite di tollerabilità fino a poche giorni fa le piste che non potevano essere adeguatamente attrezzate venivano chiuse al traffico aereo ora ci si limita ad avvertire via radio i piloti che sulla pista i servizi antincendio sono pressoché inesistenti. Come dire «Atterrate qui da noi, è molto pericoloso decidete voi».

La storia dell'aeroporto di Fiumicino e dei suoi servizi antincendi è ormai vecchia. È una storia di denunce di lotte organizzate dai sindacati per la maggiore sicurezza degli impianti ma anche di incredibili fughe da ogni responsabilità. A rendere più grave la situazione poi c'è la doppia competenza del ministero dei trasporti e di quello degli interni un dualismo che fornisce spesso pretesti per irresponsabili palleggiamenti. Il tutto, naturalmente a scapito della sicurezza e del buon funzionamento del servizio.

Ma vediamo nel particolare come si è arrivati alla situazione attuale. Nell'estate dello scorso anno con azioni di lotta e comunicati stampa i sindacati denunciarono la gravità della situazione. Per le tre piste dell'aeroporto c'erano a disposizione soltanto 17 automezzi tre soltanto dei quali veramente adeguati a intervenire nel caso che si fossero incendiati un «Boeing» o un «DC 10». Puntualmente ogni volta che si guastava uno di quei tre automezzi speciali bisognava chiudere una delle tre piste (un genere la terza) perché non si poteva più assicurare un minimo di prevenzione.

I 168 vigili del fuoco dell'aeroporto lamentavano anche il fatto che nel computo di sicurezza del Leonardo Da Vinci non figurasse nemmeno un loro rappresentante mentre per esempio ce ne era uno dei piloti. «Eppure — dicevano in sostanza — siamo noi quelli che intervengono in caso di incidenti, sarebbe assurdo che ci fossimo estranei».

Le lotte dei 168 lavoratori e la campagna di stampa che ne seguì sortirono un risultato che almeno parzialmente poteva risolvere i problemi più gravi. La direzione generale dell'aviazione civile, d'accordo con il ministero degli interni decise di utilizzare i sei miliardi in giacenza presso le casse per appaltare la costruzione di 67 nuovi automezzi speciali, una decina dei quali sarebbero poi stati destinati al Leonardo Da Vinci.

Fra la fine del '77 e l'anno di quest'anno l'corpo di scena che ha portato tutto allo stallo. La ditta Bergamini di Milano ricorda scontata dalla gara d'appalto ha presentato ricorso presso il TAR (tribunale amministrativo regionale) contro l'assegnazione dei lavori ad altre due concorrenti la «Perlini» e un'altra ditta di Bologna. Sembra che quella gara di appalto non si concluderà prima di ottobre.

Molti addetti ai lavori sanno che la vicenda poteva avere i risultati sono stati negativi e preoccupanti di una parte tutti gli aeroporti italiani e in particolare quello di Fiumicino sono rimasti sprovvisti e lo rimarranno per tanto tempo ancora di quegli automezzi che erano indispensabili dall'altra ci sono 67 autopompe costruite soltanto per metà (già pagate che si stanno deperendo inutilmente sotto un capannone di una fabbrica di Brescia. Quando un grosso danno per la sicurezza di chi viaggia in aereo ma anche un enorme danno finanziario. Senza contare che a Fiumicino oramai gli automezzi utilizzabili si sono ridotti a 13.

In altri ordini di accadimenti proprio quello che i sindacati preventivavano sul dalla scorsa estate è cioè la situazione è diventata ancora più critica.

I vigili del fuoco lamentavano che fortunato Goffredo della federazione unitaria «Tanto per cominciare quest'anno bisogna mettere fine alla doppia competenza su questo servizio, ma è l'immediata è indispensabile risolvere il più rapidamente possibile la questione dell'appalto e dei nuovi automezzi rimasti bloccati. I passeggeri non lo sanno ma ogni volta che partono e atterrano a Fiumicino corrono rischi gravissimi. La unica soluzione adeguata attualmente sarebbe la chiusura dell'aeroporto ma questa evidentemente è impossibile».

Goffredo citò un esempio che poteva far scuola: «Con pochissimo una manovra che la fabbrica di... La quasi totalità degli automezzi attualmente in funzione sono vecchissimi, tranne i due più moderni un terzo è già stato da tempo inviato a... mentre gli altri sono del tutto inadeguati per un servizio come quello per entrare di fianco ne potrebbe bastare la schiuma prodotta su un eventuale fuoco. Bisognerebbe circa dieci minuti il tempo che di solito serve la autoscala. Il dialogo per comunicare bene bisogna poi guardarsi negli occhi».

g. pa.

Un raggruppamento romano solitamente «difficile» condanna lo sciopero FISAFS

Termini: pochi si fermeranno ma previsti molti disagi

Assemblea dei macchinisti dello scalo San Lorenzo: «Siamo critici su alcuni punti del contratto ma non ci associamo ai corporativi» — Al fianco degli utenti — Isolata «locomotiva selvaggia»

«Lo sciopero selvaggio in pieno agosto, che cosa significhi per Roma, facile immaginare. Le scene degli incredibili bivacchi sulle pensiline, l'assalto ai treni al loro arrivo in stazione. L'esistenza dei pendolari, che sono per lavoro. Unica soluzione per Termini, dove la situazione è sempre più grave, di quando, almeno, il sabotaggio «colpiva» un solo settore, che si scioperi a oltranza ad oltranza, ma ragionevolmente, di sciopero selvaggio, che proprio in questo senso Roma e le sue stazioni non faranno, per sempre, eccezioni.

A fare sciopero saranno i soli associati al SFI romano — è in crisi con la base sulla vertenza dei lavoratori, un anno dopo. Rispetto agli altri «autonomi», però, quelli presenti nei depositi, più, se possibile, in grado di viaggiare «andiamo a largo raggio», formata da colonne di autovetture che procedono in direzione nord. Domani, infatti, inizia anche nell'Italia settentrionale rinforzo i battenti.

Molto numerose sulla «A2» e sulla «A1», le automobili straniere di ritorno dalle vacanze e avviandosi alla spicciolata». Molti domani, debbono tornare in ufficio in fabbrica, in negozio, ma evidentemente aspettano l'ultimo momento per il rientro in città. Ieri le strade della capitale erano più vuote del solito. Anche chi era rimasto a Roma ha approfittato della fine settimana, del caldo giornata estiva, per recarsi al mare.

Sulle strade il traffico è stato intenso. Sull'«A2» consolari provinciali si è trattenuta di una «circolazione a breve raggio» (come la definisce la polstrada), con destinazione i centri dei Castelli e le località balneari. Sulle autostrade, invece, il traffico è andato progressivamente aumentando già durante la notte precedente. Si tratta di una «circolazione a largo raggio», formata da colonne di autoveicoli che procedono in direzione nord. Domani, infatti, inizia anche nell'Italia settentrionale rinforzo i battenti.

Molto numerose sulla «A2» e sulla «A1», le automobili straniere di ritorno dalle vacanze, quelle che rimorchiano roulotte e caravan, con barche e motoscafi. Forte anche la provenienza con targhe straniere. Turisti di altri paesi ed emigrati, italiani che hanno fatto o stanno facendo ritorno nei luoghi di lavoro. Sono partiti prima degli altri perché il viaggio è lungo. Quanto avviene sulle autostrade (in viaggio pochi romani e molti invece del nord) ha riscontro anche alla stazione Termini. La maggior parte dei viaggiatori oggi, è in transito, con provenienza dal sud.

«Lo sciopero selvaggio — afferma un macchinista uno dei molti interrogati all'assemblea di ieri alla stazione — l'importante è non confondersi con chi tenta semplicemente di strumentalizzare il nostro scontento». «Basta leggere la piattaforma della FISAFS — dice un altro ferroviere — per capire che dei nostri reali problemi che sono e sono diversi, non se ne parla neanche lontanamente. Lo sciopero, lo ripeto, è giusto, ma non così».

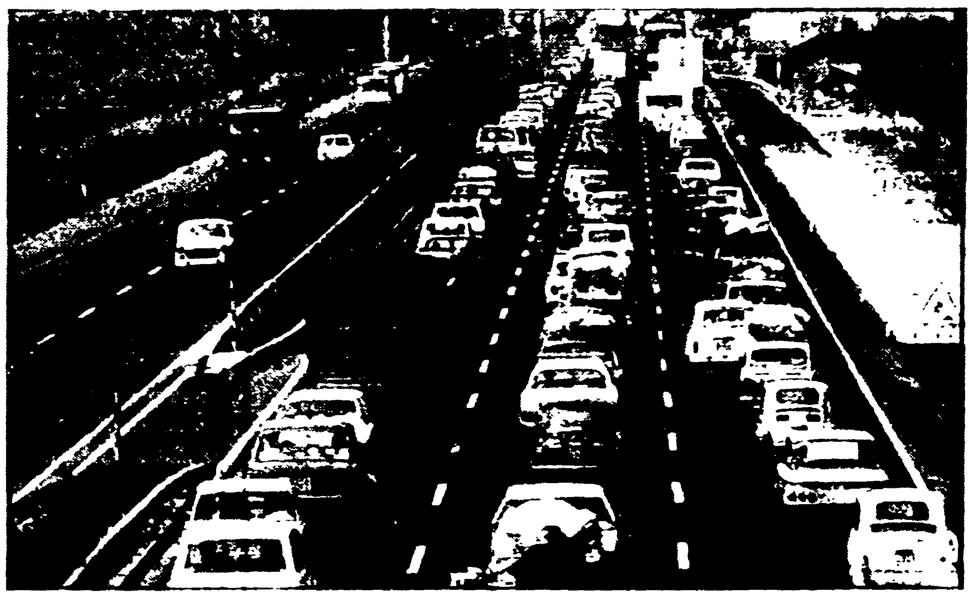
«Per questo — fa eco un macchinista — disapproviamo gli scioperi dagli "scioperi" non ci guadagna nessuno. La lotta a una agitazione così corporativa e strumentale ci fa solo perdere. A qualcuno evidentemente, non di più e che la regolamentazione degli scioperi dà vita, ma questo non siamo noi e non sono naturalmente la grande maggioranza dei ferrovieri romani».

L'assemblea a questo proposito ha testualmente sostenuto nel corso della FISAFS e le responsabilità come «strumentalizzazione» e «scioperi» per le conquiste sindacali (interessi di categoria) che proprio la corda ne sono esempio, soltanto perché in esse non sono soddisfatte in pieno una sola parte dei lavoratori, sarebbe stato davvero "corporativismo" — afferma Fabbri nel suo intervento —. E per questo ci si tratta davvero di una novità per i macchinisti romani che le nostre posizioni torneranno ad esprimerle nelle assemblee di tutti i ferrovieri, anche con il rischio che le nostre esigenze trovino ad essere bollate dalla maggioranza dei lavoratori come "corporative"».

«Il vero dei conti e nella vertenza in cui siamo impegnati, che da parte di altri partiti, prima fra tutti quelli comunisti, si cerchi di ridurre nei confini dei problemi dei macchinisti. «Parliamo — ci viene detto — questi non sono infatti il succo e il valore comune non dell'accordo che è invece un fatto indiscutibile di avanzamento nella lotta dei ferrovieri. Ma su quale base — la conclusione del dopo assemblea — e senza poter andare avanti». La gente deve sapere che la nostra lotta non è per qualche lira in più ma per una diversa organizzazione del lavoro, per la riforma effettiva dell'azienda.

Oltre per la cui realizzazione l'accordo è una condizione fondamentale. Contro tutto questo, invece, combattevano, in pochi, gli «autonomi». «Limitare i disagi sarà un altro il nostro contributo per riprendere il discorso con i lavoratori — conclude un ferroviere —. Almeno bisogna sapere che durante 24 ore di "Locomotiva selvaggia", i macchinisti romani saranno dalla parte dei passeggeri».

b. mi.



L'operazione rientro procede «alla spicciolata»

Il rientro dei romani dalle vacanze è avvenuto anch'esso «alla spicciolata». Molti domani, debbono tornare in ufficio in fabbrica, in negozio, ma evidentemente aspettano l'ultimo momento per il rientro in città. Ieri le strade della capitale erano più vuote del solito. Anche chi era rimasto a Roma ha approfittato della fine settimana, del caldo giornata estiva, per recarsi al mare.

Sulle strade il traffico è stato intenso. Sull'«A2» consolari provinciali si è trattenuta di una «circolazione a breve raggio» (come la definisce la polstrada), con destinazione i centri dei Castelli e le località balneari. Sulle autostrade, invece, il traffico è andato progressivamente aumentando già durante la notte precedente. Si tratta di una «circolazione a largo raggio», formata da colonne di autoveicoli che procedono in direzione nord. Domani, infatti, inizia anche nell'Italia settentrionale rinforzo i battenti.

Molto numerose sulla «A2» e sulla «A1», le automobili straniere di ritorno dalle vacanze, quelle che rimorchiano roulotte e caravan, con barche e motoscafi. Forte anche la provenienza con targhe straniere. Turisti di altri paesi ed emigrati, italiani che hanno fatto o stanno facendo ritorno nei luoghi di lavoro. Sono partiti prima degli altri perché il viaggio è lungo. Quanto avviene sulle autostrade (in viaggio pochi romani e molti invece del nord) ha riscontro anche alla stazione Termini. La maggior parte dei viaggiatori oggi, è in transito, con provenienza dal sud.