

Un primo risultato delle indagini per il super-colpo da un miliardo e 750 milioni sul DC-9 della Swissair

Fermato il «corriere» delle banche E' il basista della rapina all'aereo?

L'uomo, una guardia giurata della «Securmark», è caduto più volte in contraddizione durante l'interrogatorio - E' stata sottolineata dalla polizia l'estrema sicurezza dei ladri nel compiere l'operazione

Forse la polizia ha dato un primo colpo alla banda che mercoledì ha rapinato l'aereo Roma-Zurigo, pochi istanti prima del decollo. Si chiama Antonio Russo, ha 29 anni, ed era il «corriere» incaricato di accompagnare il miliardo e i settecentocinquanta milioni da Roma a Zurigo, sull'aereo assaltato l'altra mattina sulla pista numero due dell'aeroporto di Fiumicino. Ieri sera è stato posto in stato di fermo giudiziario perché su di lui gravano i sospetti di aver, in qualche modo, partecipato al clamoroso colpo. Durante il lunghissimo interrogatorio cominciato mercoledì sera, al suo ritorno da Zurigo, il giovane - che è una guardia giurata alle dipendenze della società «noria» di Fiumicino - è caduto

più volte in contraddizione, nel raccontare la sua versione dei fatti. Stamattina stessa il dottor Giancarlo Armati, il magistrato che segue l'inchiesta, lo andrà a interrogare. Regina Coeli. Per adesso la iniziativa del fermo è stata presa dai funzionari della «Polaris». Ma lo stesso magistrato, per telefono, si è detto d'accordo della decisione. Intanto i funzionari della polizia - agli ordini dell'ispettore generale capo titolo Capenni e del vice questore Cianci - dopo aver ascoltato l'altra sera alcuni operai addetti al carico e allo scarico dei bagagli del DC-9, sono in attesa di sentire dalla viva voce del comandante Bussohlers, la sua versione dei fatti.

Le tute usate dai due ladri (si è, infatti, accertato che erano due, e non tre o quattro, come si era detto) erano del tipo in dotazione ai veri dipendenti della società «Securmark». I due operai biondi arancione, berretto blu e guanti neri, i funzionari di polizia, nel ricostruire nei dettagli tutte le fasi della rapina, hanno anche messo in rilievo la sicurezza dimostrata dai rapinatori nel muoversi, come è anche testimoniato da un rapporto con cui hanno aperto la stiva numero quattro: proprio quella che conteneva il prezioso carico. Sempre ieri gli inquirenti hanno chiarito un altro aspetto rimasto oscuro per tutta la giornata di mercoledì, giorno del furto: il proposito del pullmino usato dai

ladri per compiere il «colpo», ci sono alcune novità. In particolare si è appreso che il mezzo era «usato pochissime volte» (ha detto un funzionario della società «Securmark») perché adibito a particolari funzioni, era parcheggiato in un punto ben preciso dello scalo. Proprio per essere usati in occasioni particolari. Quel giorno, infatti, alcuni operai notarono l'assenza del pullmino e lo riferirono agli uffici competenti. Alcuni giorni dopo il mezzo venne visto davanti alle palazzine dove hanno sede gli uffici della società «Securmark». Questo - è stato detto - spiega il motivo per cui non si può parlare e giustificare il fatto che alla polizia non risultasse la sua spuntazione. Nel frattempo la polizia

elvetica ha fornito della vicenda una versione un tantino modificata rispetto a quella che si era avuta l'altro giorno. Le fonti svizzere citano le dichiarazioni del pilota, aggiungendo che questi non ha avuto il minimo sospetto su quanto stava accadendo. Soltanto dopo il decollo, il comandante ha riferito alla polizia che aveva via radio alla torre di controllo: protesta - hanno detto i poliziotti elvetici - che è stata accolta con grande sorpresa. A questo punto la ricostruzione dei fatti, da parte svizzera, si chiude.

Per adesso, quindi, gli inquirenti italiani - dopo il fermo del «corriere» - dovranno scoprire (ammesso che sia semplice) i responsabili ed eventuali basisti.

biamo interpellato un funzionario della «Polaris», la polizia aeroportuale. «Gran parte della responsabilità di quanto è accaduto», ha detto il comandante. Ha infranto tutte le regole che dovevano essere adottate in un caso del genere. Regole - ha aggiunto - che sono state studiate appositamente per garantire la massima sicurezza in pista. Ed è sulla certezza che certe norme vengano rispettate che noi organizziamo tutto il nostro servizio. D'altra parte - ha detto ancora il funzionario - scendo conto che il «Leonardo Da Vinci» è composto da 35 chilometri di strade che si intersecano in un'area di 140 ettari. Come si fa a pensare che un pullmino dell'A.R. in pista abbia a bordo due rapinatori, quando lo stesso comandante si comunica quando già è in volo?»

«Qualsiasi pilota si sarebbe comportato come il comandante del DC-9 svizzero». Con queste parole Adalberto Pellegrino, il presidente dell'ANAC (il sindacato autonomo dei piloti civili) prende posizione sui dubbi e sulle perplessità, da più parti avanzate, suscitati dalla condotta del comandante Bussohlers. E aggiunge: «Anche se l'interrogatorio del personale di terra è raro nella fase di rullaggio di un velivolo, interventi all'ultimo momento per segnalare una serie di piccoli inconvenienti, fanno parte della prassi. Un pilota - ha detto ancora Pellegrino - non può, e in un certo senso non deve, sorvegliare il personale di terra si muovono rapinatori o terroristi». L'interessante della ANAC ha poi aggiunto che la rapina «potrebbe essere evi-

tata soltanto attraverso un controllo permanente dell'aereo aeroportuale, controllo - ha detto Pellegrino - che evidentemente non c'è stato». E' stata proprio questa opinione - espressa, in verità, in modo un po' drastico - a suscitare le polemiche. «Non per questo, però, si misurano a distanza. A questo proposito abbiamo anche ascoltato il comandante Adriano Ercolani. La sua opinione, pur abbastanza ferma, è stata che il personale di terra si occupa di controllo alle casche dei controlli, si occupa di quanto riguarda la condotta assunta dal pilota svizzero e non aveva fatto la stessa cosa - ha detto -

e per un motivo molto semplice: perché il regolamento ce lo vieta. L'unica autorità in grado di interrompere una operazione che precede il decollo, è la torre di controllo. «Secondo il codice della navigazione - ha aggiunto il comandante Ercolani - soltanto un'altra autorità avrebbe il diritto di fermare un velivolo in rullaggio: il direttore dell'aeroporto. Ma - ha detto ancora - la sua richiesta, per legge, dovrebbe essere trasmessa per iscritto. E' quindi evidente che non può accadere, e chi non è capitato di dover ritardare la partenza per piccoli o grandi inconvenienti - ha aggiunto - è capitato di tornare in

puozza, quando già stava per entrare sulla pista di decollo, dopo una segnalazione di questo genere da una macchina del servizio a terra. Ma non mi sono fermato: non sono sceso dall'apparecchio, non ho permesso a nessuno di avvicinarsi: sono tornato indietro. E, comunque, se mi fossi accorto che qualcuno avesse aperto il portellone del bagagliaio, avrei avuto subito la torce, prima di tornare al parcheggio. «Le polemiche - come abbiamo detto - non riguardano soltanto il comportamento del signor Bussohlers. Si è parlato anche, e con una certa polemica, di un funzionario di Fiumicino. Per questo ab-

biato interpellato un funzionario della «Polaris», la polizia aeroportuale. «Gran parte della responsabilità di quanto è accaduto», ha detto il comandante. Ha infranto tutte le regole che dovevano essere adottate in un caso del genere. Regole - ha aggiunto - che sono state studiate appositamente per garantire la massima sicurezza in pista. Ed è sulla certezza che certe norme vengano rispettate che noi organizziamo tutto il nostro servizio. D'altra parte - ha detto ancora il funzionario - scendo conto che il «Leonardo Da Vinci» è composto da 35 chilometri di strade che si intersecano in un'area di 140 ettari. Come si fa a pensare che un pullmino dell'A.R. in pista abbia a bordo due rapinatori, quando lo stesso comandante si comunica quando già è in volo?»

E' colpa del pilota: «No». «Si»

Si fa aspra la polemica tra i meccanici e le assicurazioni per la valutazione degli incidenti d'auto

«Fuori i periti dalle carrozzerie»

«Da lunedì - dicono i rappresentanti della Fedam, l'organizzazione di categoria - faremo entrare nelle officine solo gli addetti del Tribunale» - «Troppo bassi i rimborsi offerti dalle compagnie e ci rimettiamo noi e i clienti»

Lo stridio delle gomme, la frenata all'ultimo momento e il «botto» finale. E' l'incidente d'auto. Chi di noi non ha mai «sbattuto» con la macchina? Sembra proprio una tragica fatalità che non risparmia nessuno: anzi, a Roma, c'è un vecchio adagio che l'assimila alla caduta di cavallo: prima o poi capita a tutti. Normalmente, dopo aver accertato che tutto le cose siano in ordine, si guarda con desolazione la macchina e si contano i danni: ammaccature, graffi, telai accartocciati. Di solito ci si consola dicendo: poteva andar peggio e poi, alla fine, c'è l'assicurazione che paga. La macchina finisce dal meccanico e tutto sembra risolto. E, invece... è proprio a questo punto che cominciano i guai.

A raccontare quello che succede quando l'auto incontra un incidente, è stato il dottor Schiavella, segretario nazionale della Fedam, l'associazione che raggruppa circa trecento categorie di lavoratori tra carrozzieri, meccanici, elettrauti, gommatisti. Con lui ieri nella sede della Fedam in via Eregene, erano due carrozzieri titolari di officine una in via Monte di Primavalle, l'altra in via Etruria.

«Con le assicurazioni sono sempre dolori perché valutano il danno ma non il costo di lavoro. Di solito è nell'officina che viene fatto il servizio a riparare il danno. E' proprio lì che si fa il preventivo e il gonfiato?». «Sono i clienti a chiederlo», dicono i carrozzieri - «fatti al di fuori dell'officina», dicono i meccanici. «L'assicurazione paga poco. Ma questa è una truffa vera e propria e noi invece vogliamo restare nella legalità più assoluta».

L'interrompe il dottor Schiavella: «E' una situazione davvero inaccettabile. Ma se abbiamo già preso alcune decisioni, da lunedì non faremo più entrare i periti delle compagnie, l'accesso nelle carrozzerie sarà consentito solo ai periti giurati del Tribunale: è una forma di agitazione anomala ma costringerà le compagnie a rivedere un po' le cose».

Contemporaneamente la Fedam metterà a disposizione un'assistenza gratuita in campo legale: tutti potranno usufruire rivolgendosi all'organizzazione. Inoltre - prosegue - «una discussione sul problema del riconoscimento del «tempo» e per i costi orari non siamo più disposti ad ulteriori compromessi: sono già stati stabiliti dalla Confederazione



Finita l'occupazione

Proposta un'intesa fra Comune e CRI per Villa Maraini

E' stata occupata solo per due giorni. A Villa Maraini i giovani ospiti interni che devono, tra l'altro, che la comunità funzioni a tempo pieno per consentire agli assistiti di uscire, di notte. Poi l'occupazione, su «invito» della polizia, è finita. Ma i problemi restano tutti. Sulla vicenda l'assessore all'Igiene Sanità Argiuna Mazzotti ha precisato ieri che l'orientamento del Comune prevede il potenziamento delle iniziative di psicoterapia del centro in questione, e tra le iniziative già avviate si segnalava l'istituzione di corsi di qualificazione professionale.

Ma la possibilità di consentire il pernottamento - così si legge nel comunicato - è un problema che non sono stati ancora risolti. Come l'accordo con la CRI che è proprietaria dell'immobile. In ogni caso il problema non potrà essere affrontato al di fuori del piano generale che il Comune ha predisposto per l'assistenza nel campo delle tossicomanie e che è oggetto di confronto tra le varie istituzioni. Anche l'assessore alla cultura della regione Luigi Carlini ha ricordato che ad apertura dell'Istituto di Villa Maraini non può essere decisa unilateralmente dal Comune ma che deve essere concordata d'intesa con la CRI. La soluzione più valida e non assistenziale - ha aggiunto Carlini - risiede nella costituzione di una cooperativa di giovani (ex tossicodipendenti, operatori sociali) che potrebbero gestire d'intesa con il Comune e con la CRI l'attività della comunità.

A pochi mesi dalle elezioni, un dibattito con il capogruppo PCI in una sezione romana

La «Regione aperta», soltanto uno slogan?

Una settimana fa in un'intervista all'Unità boryna aveva detto che la regione la conoscono in pochi, in pochissimi, anche dentro il partito. L'altra sera abbiamo fatto la controprova: dibattito alla sezione Mazzini col capogruppo regionale, una cinquantina di compagni, i più attenti, abituati a discutere e a fare lavoro politico. Il primo problema che salta fuori, è lo dicono tutti, è quello dell'informazione.

Certo tutti sanno cos'è la Regione, sanno che c'è una giunta di sinistra in carica dal '76. Ma quando si comincia ad andare dentro i problemi, cala la nebbia. Cosa si fa e s'è fatto, quanto si spende, perché, dove, con quali programmi? Sono domande che cercano una risposta. Eppure il 1980 non è un anno qualsiasi, è l'anno delle elezioni regionali, tutti dovranno votare, il partito ha di-

fronte la campagna elettorale. L'assemblea di Mazzini introdotta da una specie di botte e risposta tra Boryna e il capogruppo, il dibattito si apre a preparare il congresso di sezione e ad aprire un dibattito su questi temi. Ma perché c'è così poca conoscenza, così poca informazione? Un difetto di propaganda? Forse, ma anche qualcosa di più. La Regione appare lontana, chiusa - un Palazzo è stato detto - La partecipazione, in questi anni di governo delle sinistre, è stata, per paradosso, meno attiva che in passato. Eppure - ha ricordato Boryna - la battaglia regionalistica è una nostra battaglia da sempre, eppure lo slogan della «Regione aperta» è sempre stato il nostro, eppure è proprio qui il carne di una riforma dello Stato. Oggi c'è una campagna contro le Regioni: il rischio

è che «passi» tra la gente, proprio per questo distacco. E allora - anche al di là della campagna elettorale, quando più lontano - se non si assume questo problema politico e non lo si affronta, si aprono interrogatori seri sulla stessa linea del partito. Superare vecchi errori, battere la logica della delega. Ma le questioni sollevate non si fermano qui. Con quale programma, con che proposta ci presentiamo? Quale rapporto con la DC? Che giudizio su questi anni di governo? Il programma. L'iniziativa della giunta - dice Boryna - ha seguito con coerenza una sua proposta, ha intrapreso dei cambiamenti in ogni settore dell'amministrazione. Ma il programma della giunta non è quello dei comunisti. E proprio il programma spetta dare respiro ai

signi del cambiamento, prospettare un'idea complessiva di quello che si può e si deve fare. La discussione sul programma elettorale - e nel dibattito l'hanno detto un po' tutti - deve essere allora un patrimonio di tutti i comunisti, non qualcosa da preparare nel chiuso di una stanza - tra addetti ai lavori - Il bilancio ed il giudizio su questi anni di amministrazione. E' positivo - ha detto Boryna - e per comprenderlo meglio basta pensare a tre elementi: quel che abbiamo trovato in questi anni di governo, leggi superanti, un sistema di potere «giovane» ma già ben radicato e paralizzante, il disastro degli ospedali e di conseguenza l'incapacità di tutto e proprio risanamento che è stata necessaria. Quello che si è fatto dal bilancio per «progetti» (che significa avvio della programmazione) alla demolizione del vecchio gigante del Pio Istituto e all'avvio della riforma - e segni di cambiamento sono il risultato di un fatto politico storico: la DC messa all'opposizione, i comunisti al governo regionale. C'è un dato positivo, abbiamo detto. Certo - hanno rilevato interessando diversi compagni - ma nessuna esaltazione: i problemi ci sono e grossi, la gente ci fa i conti tutti i giorni, quando la Jila esce Sabat, quando entra in ospedale, quando aspetta il bus e allora difesa di que-

Roma utile

COSI' IL TEMPO - Temperature alle ore 11 di ieri: Roma: 9 gradi, Fiumicino: 10, Tiburtina: 10, Viterbo: 5, Latina: 6, Frosinone: 6, Monte Terminillo - 3 (120 cm di neve). Per ogni si prevede: nuvoloso con piogge sparse.

NUMERI UTILI Carabinieri: pronto intervento 212.121. Polizia: questura 4686. Soccorso pubblico: emergenza 113. Vigili del fuoco: 441. Vigili urbani: 578011. Pronto soccorso: Santo Spirito 610023. San Giovanni 787241. San Filippo 33051. San Giacomo 853021. Policlinico 492356. San Camillo 5350. Sant'Euzebio 595303. Guardia medica 475641.234. Guardia medica Cestriale: 4750016. Pronto antidroga: 736705. Pronto soccorso CRI: 5100. Soccorso stradale ACI: 116. Tempo e viabilità ACI: 4212.

FARMACIE Queste farmacie effettuano il turno notturno: Socca: via E. Bonifazi 12; Equicella: stazione Termini, via Cavouri; EUR: via Europa 76; Monteverde Vecchio: via Carlini 44; Monti: via Nazionale 228; Momeniano: piazza Massa Carrara, viale delle Province 66; Ostia Lido: via Pietro Rosa 42; Parioli: via Berioletti 5; Pietralata: via Tiburtina 437; Ponte Milvio: piazza P. Milvio 18; Prati: Trionfale, Primavalle: piazza Capececiatro 7; Quadraro: via Tuscolana 800; Castro Pretorio: via E. Orlandi 92; piazza Barberini 49; Trastevere: piazza Sonnino n. 18; Travi: piazza S. Sil-

vestro 31; Trieste: via Roccaforte 2; Appio Latino, Tuscolano: piazza Don Bosco 40.

Per altre informazioni sulle farmacie chiamare i numeri 1921 - 322 - 1923 - 1924.

IL TELEFONO DELLA CROMACA - Centralino 4951251-495351; interni 333 - 321 - 332 - 351.

ORARIO DEI MUSEI - Galleria Colonna, via della Pigna 13, soltanto il sabato dalle 9 alle 12. Galleria Doriana Pamphili, Collegio Romano 14, martedì, venerdì, sabato e domenica: 10-13. Musei Vaticani, viale del Vaticano 9-17, luglio, agosto, settembre: 9-13 (tutti gli altri mesi).

Galleria Nazionale a Palazzo Barberini, via Fontanarossa 1, martedì, mercoledì, venerdì, sabato, domenica e festivi 9-13. Chiusa il lunedì, Galleria Nazionale d'Arte Moderna, Viale Belle Arti 151, martedì, mercoledì, venerdì, sabato, domenica e festivi 9-13.30; lunedì chiuso. Nella mattina la Galleria è disponibile per la visita delle scuole: la biblioteca è aperta tutti i giorni feriali dalle 9 alle 19, ma è riservata agli studiosi che abbiano l'apposito permesso. Museo e Galleria Borghese, via Pinciana, f. Museo Nazionale di Villa Giulia, piazza di Villa Giulia, 9; feriali 9-14; festivi 9-13. Chiuso il lunedì. Museo Nazionale d'Arte Orientale, via Merulana, 248 (Palazzo Massimo alle Terme), feriali 9-14; festivi 9-13. Chiuso il lunedì. Musei Capitolini e Pinacoteca, piazza del Campidoglio; orario: 9-14, 17-20 martedì, giovedì, venerdì, sabato, 9-13 domenica, lunedì chiuso. Museo Nazionale di Castel S. Angelo, lungotevere Castello; orario: feriali 9-14, domenica 9-13. lunedì chiuso. Museo del Folklore, piazza S. Egidio 1 b; orario: feriali 9-13, 17-20 martedì e giovedì, lunedì chiuso. Museo degli strumenti musicali, piazza Santa Croce in Gerusalemme 9 a; orario: feriali 9-14, festivi 9-13. lunedì chiuso.

A.C.E.A. Azienda Comunale Elettricità ed Acque - Roma

Si rende noto che l'Azienda ha in corso richieste numeriche presso l'Ufficio di Collocamento di Roma per l'assunzione tra il proprio personale stabile di lavoratori aventi le qualifiche sottoidicate:

- n. 4 IMPIEGATI AMMINISTRATIVI D'ORDINE
- n. 4 DATTILOGRAFI

Tutti i predetti lavoratori saranno sottoposti ad accertamento della specifica capacità professionale.

La qualità nei gruppi elettrogeni

Forse il più vecchio cliente della Società elettrica, un'azienda fiorentina all'assoluta avanguardia nel settore, sono le Ferrovie dello Stato, alle quali la Società fornisce già 70 anni fa le motopompe per il rifornimento delle locomotive. Tuttora le Ferrovie sono fra i più affezionati clienti della Società, così come gli altri Enti Statali. Gruppi Elettrogeni MUZZI sono in funzione presso Carceri, Ospedali, Caserme, La Marina Militare, l'Aeronautica e l'Esercito sono clienti fissi della Società, che è in grado di preparare macchine secondo le richieste più esigenti. Le più importanti Società private che operano in campo nazionale ed estero hanno portato i Gruppi MUZZI sul mercato internazionale nelle varie versioni di allestimento ed avviamento normale e ad intervento automa-

Informazione pubblicitaria

Se il capotreno fa ritardare il ministro il suo sbaglio vale tre volte

E' successo a Roma-Ostiene - Da domenica sciopero di due ore per protesta

Alle ferrovie hanno deciso di prendere in parola il ministro dei trasporti: così per eliminare i ritardi dei treni non si sono fatti scappare l'occasione di sospendere un lavoratore. Dimostrano così che sono finiti i tempi «allegri» per questi sfaticati ferrovieri, e cominciano i «tempi duri».

La storia è davvero esemplare, e se non ci fosse in gioco il lavoro di un ferroviere, addirittura grottesca. Vediamola. 12 dicembre a Capotreno, Vincenzo Picilli, assegnato al treno pendolare per Nettuno non si presentò alla partenza. Aveva semplicemente sbagliato convoglio. E' un errore, capita a tutti. Ma se si sa, l'efficiente organizzazione delle ferrovie non dispone di sostituzioni, cosicché se non arriva proprio quel convoglio, il convoglio ci può pure passare la notte sui binari. I pendolari, già esasperati per i continui ritardi (questi non dovuti sicuramente al capotreno) abbandonarono le carrozze e si trasferirono sui binari, bloccando tutto il traffico.

L'episodio accadeva a Roma Ostiene, ma le ripercussioni arrivarono fino a Termini dove su un treno per Napoli era in attesa nemmeno che il ministro del Trasporti. E così il tutto si è trasformato in commedia. Scambi di telefonate, indagine del ministro, espressione pubblicamente anche in televisione con la frase: «Se i treni ritardano è colpa dei ferrovieri e dei pendolari che occupano i binari». E così in direzione per non essere accusati di «lassismo» hanno sospeso dal lavoro il malcapitato capotreno.

A Roma Ostiene la notizia è piombata come un cerino sulla dinamite. Da anni i ferrovieri protestano per la cattiva organizzazione, la scelta di privilegiare sempre il trasporto di rappresentanza contro quello pendolare, e ora si vendono additi come i responsabili di tutti i disagi. La risposta, occorre dirlo, è stata quella solita: da domenica, se la sospensione non verrà revocata, a Roma Ostiene si effettueranno due ore di sciopero all'inizio di ogni turno, significa che da domenica altri disagi caleranno sulle spalle dei pendolari. «Non possiamo fare altri tentativi» - risponde il consiglio dei delegati - «non possiamo permettere che la direzione calpesti tutti i regolamenti per farci apparire i responsabili di questa insostenibile situazione».

Il regolamento, infatti, prevederebbe che solo alla terza assenza dal treno si possa ricorrere alla sospensione. Mentre per Vincenzo Picilli, quello è stato l'unico ritardo, anzi sbaglio, dopo 17 anni di servizio irreprensibile. Ma lui non sapeva, purtroppo, che lo sbaglio diventa d'intesa con il Comune e con la CRI l'attività della comunità.