

L'Asinara si evacua in segreto

Una mareggiata blocca lo sgombero del «supercarcere»

Nessuna informazione sicura - Rimangono nell'isola solo il nappista Schiavone e il brigatista Zanetti? - Restano i «comuni»

CAGLIARI — Se il piano di sgombero del carcere di «massima sicurezza» dell'Asinara è in corso — malgrado nessun osservatore esterno finora abbia potuto rendersene conto — ieri esso è rimasto bloccato. Una violenta mareggiata impedisce, infatti, ogni movimento a qualsiasi imbarcazione nel braccio di mare che separa l'isoletta dalla Sardegna.



Una veduta dell'interno dell'Asinara.

Nel «supercarcere», come è noto, erano detenuti venticinque «politici», esponenti delle maggiori formazioni terroristiche fra cui Brigate rosse e N.A.F. Non si sa fino a questo momento quanti di essi siano stati trasferiti. Se ciò è avvenuto, si è proceduto nella massima discrezione.

Sabato, secondo quanto è stato possibile apprendere a Porto Torres, dal traghetto «Gennaro Vitellio», che collega l'Asinara con la Sardegna, sono scesi solo alcuni familiari di detenuti e una decina di guardie carcerarie in licenza. Sulle banchine del porto non c'era alcun carabinieri, contrariamente a quanto avviene in occasione di trasferimenti di detenuti.

pista» Schiavone e un fratello del presunto «brigatista rosso» Zanetti. Sono questi gli unici due nomi conosciuti fra i venticinque «politici» del supercarcere. Alcuni ritengono si tratti anche degli ultimi due trattenuti all'Asinara, mentre tutti gli altri terroristi sarebbero già stati segretamente trasferiti in altri penitenziari. Nella prigione dell'isola rimarranno comunque i detenuti comuni.

Anche questi ultimi sono ritenuti particolarmente pericolosi, come Bellocini (della banda del marsigliese Berenguer) specializzato in evasioni. Negli ambienti dell'Ispektorato degli istituti di prevenzione e pena della Sardegna è stata definita «destinuita di qualsiasi fondamento» la notizia secondo cui i lavori in corso da qualche mese nel carcere di Alghero — pure in Sardegna — sa-

rebbero in qualche modo collegati con la mobilitazione della sezione «Fornelli», il braccio di massima sicurezza dell'Asinara.

«Ad Alghero — ha detto un funzionario — non si sta approntando alcun carcere speciale, ma semplicemente si sta risanando il vecchio carcere esistente. Per ultimare i lavori saranno necessari anni, non mesi». Il direttore dell'Asinara, dottor Massedda, risponde gentilmente ai giornalisti che non può dare alcuna notizia sull'esistenza e sull'attuazione di un «piano di evacuazione» della sezione di massima sicurezza. «Per informazioni — ripete, quasi fosse una parola d'ordine — bisogna rivolgersi al ministero». Ma anche da questa parte, approfittando delle festività, non si trova alcuna fonte disposta a fornire la benché minima notizia attendibile.

Sparito 25 anni fa, si ripresenta come «metropolitana leggera»

Bentornato a Genova, tramway

La prima linea nel 1877: le vetture erano trainate da cavalli su guide di ferro - Una piccola antologia di «mugugni» sull'inefficienza e il clientelismo che contrassegnò nel tempo la gestione del servizio trasporti - Una nuova concezione

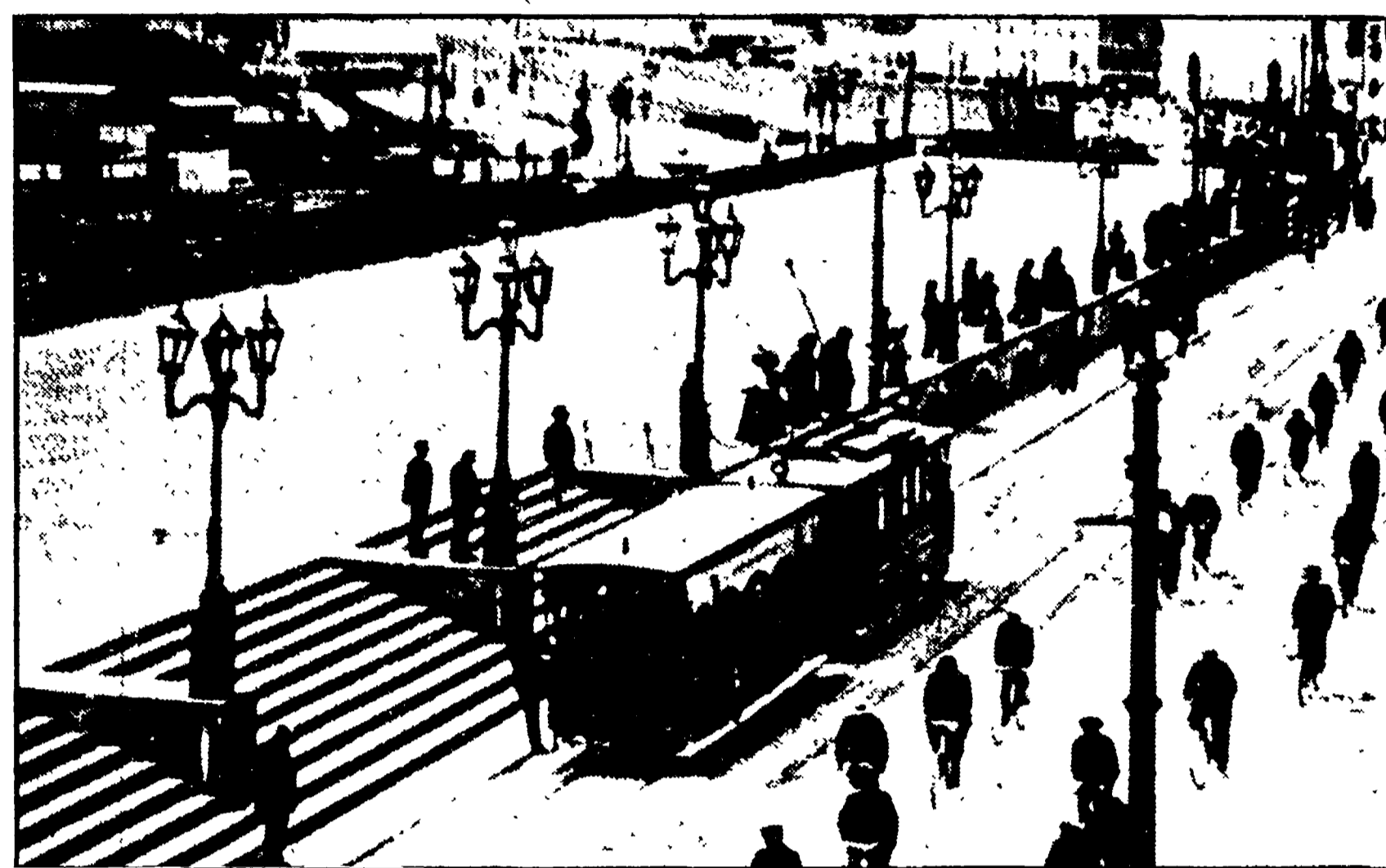
Il nostro servizio

GENOVA — C'era una volta il tramway: alla fine degli anni 50 venne bandito e il Comune spese una fortuna per rimuovere le rotaie e la rete elettrica. Ora Genova si prepara a festeggiare il ritorno del vecchio tram. Che intanto è cresciuto e ha cambiato aspetto: scartamento uguale a quello delle ferrovie per integrarsi con la strada ferrata, motori modernissimi «a recupero di energia» già in sostituzione all'Ansaldo, possibilità di scendere sottoterra. È quella che i tecnici chiamano la «metropolitana leggera», una ricetta contro il caos che paralizza la città.

In Consiglio comunale solo la Dc ha espresso delle riserve. In fondo non si può darle torto, visto che fu proprio una Giunta diretta dalla Dc ad attuare, più di vent'anni fa, quella che doveva passare alla storia delle cose assurde, o per lo meno opinabili, come «operazione rotaie». Ma opera omnia vennero sostituiti da vetture trainate da cavalli su guide di ferro.

A quei tempi molti giudicarono i tramway a cavalli troppo costosi (20 centesimi per andare dalla stazione Principe a quella di Brigante), e soprattutto lenti, perché non superavano la velocità di crociera di 12 chilometri l'ora. Nessuno avrebbe pensato che, un secolo dopo, la possibilità di raggiungere una media di 12 chilometri orari sarebbe parsa un sogno ai conducenti dei moderni autobus nelle ore di punta, paralizzati dagli ingorghi delle vetture private.

Naturalmente nel 1877 le automobili erano ancora sconosciute. Non mancavano invece, neppure allora, le critiche all'efficienza del servizio. Nel 1893 (le notizie sono tratte da «Storia del trasporto pubblico a Genova» edito



dall'AMT) un giornale lamentava che i cavalli fossero vecchi e morti dalla fatica, e che per alcuni minuti non si vedessero vetture, mentre «ne arrivavano poi, in un momento, due o tre una dopo l'altra».

Peggio di così

I mugugni non si attenuano neppure con la sostituzione dell'energia elettrica ai cavalli. Nel 1903 il Lavoro scrive che «non vi è grande città in cui il servizio tramviario proceda peggio che a Genova»: scambi difettosi, indecorosità delle carrozze che sono tutte sporche, strette, con vetri e persiane che non funzionano, porte ed inverteri all'esterno dei carrozzoni, il che espone il personale alle intemperie. E poi c'è il fischietto «antigiancoco» che si potrebbe sostituire utilmente con una campana come a Milano.

È c'è anche una vecchia conoscenza: il sistema delle assunzioni clientelari, invenzione che la Dc avrebbe perfezionato molti anni dopo. Si viaggia assai male a causa dei sobbalzi — scrivono i giornali — perché mentre un tempo l'Amministrazione pensava ad avere conduttori tecnicamente capaci, oggi non pensa che a dar lavoro ai suoi lastrascarpe infischiosanti del servizio.

Eppure il vecchio tram, nei limiti propri dell'epoca, risolveva meglio di oggi il problema degli spostamenti, anche se i freni funzionavano male e su ogni vettura bisognava sistemare delle cassette piene di sabbia, «da far discendere sulle rotaie, acciò che le ruote non slittino nelle giornate di sciocco, così frequenti a Genova». Sul tramway di certe linee periferiche c'era allora un'aria familiare e il conducente salutava i suoi passeggeri chiamandoli per nome: i signori di imbarbarimento e le signorine delle metropoli erano ancora lontani. Accanto ai tram marciavano le corriere a nafta; «ma cari signori — ammoniscono i tecnici — bisogna ridurre il consumo dei carburanti esteri, ora che abbiamo constatato e constatiamo giornalmente quale sia l'onere e il pericolo di essere dipendenti dall'estero».

I filobus

Sembrano parole dette oggi di fronte alla crisi energetica e al pauroso deficit della bilancia commerciale. Siamo invece nei primi decenni del secolo, e proprio per impostare meno petrolio i filobus sostituiscono le corriere. Poi, a partire dagli anni '30, l'invenzione di tendenza. Il 1° luglio 1952 il servizio tranvia-

namente contrastata dalle corse riservate e dal labirinto dei sensi unici che esprime, quasi faticosamente, la nevrosi delle città moderne.

L'ultimo tram circolò in Valbisagno il 26 dicembre 1966, giorno di Santo Stefano; l'ultimo filobus scomparve l'11 giugno 1973. Oggi, sotto certi aspetti, si ritorna al passato: le soluzioni si chiamano progetto di una ferrovia veloce integrata, rivalutazione della trazione elettrica, metropolitana leggera e quindi riscoperta del tram, a cominciare dall'utilizzazione della galleria Di Negro-Cortosa.

Il primo tronco, dalla stazione Principe a Rivarolo, è già in fase operativa e il Consiglio comunale lo approverà a gennaio. Altri due tronchi dovrebbero essere attivati entro il 1984-85 e l'assetto definitivo nel 1990, con l'estensione della rete alla maggior parte della città. In alcune strade il tram marcerà insieme ai veicoli normali; poi (è il caso del centro cittadino) scenderà sotto terra, utilizzando anche vecchi tunnel come la galleria delle Grazie, per riappare di nuovo in superficie.

Il progetto non nasce in modo isolato perché procede di pari passo con altre iniziative come la nuova strada in sponda destra del torrente Polcevera, quella in sponda sinistra del Bisagno (tutte opere assegnate o già in costruzione) nell'ambito di un riequilibrio complessivo della città sotto il profilo urbanistico, sociale ed economico. Anche se le difficoltà non sono di poco conto — dall'inflazione alla persistente mancanza di un piano nazionale dei trasporti — l'idea è di arrivare, grazie a questi progetti, ad una integrazione fra trasporto pubblico e privato, rovesciando l'attuale situazione di conflitto che genera un circolo vizioso dal quale la città non riesce a uscire.

Flavio Michelini
NELLA FOTO: un'immagine storica: una vettura tranviaria degli anni Venti.



Dai 9 ai 73 anni, tutti a nuoto

ALASSIO — Dieci gradi nell'acqua, diciotto fuori: la temperatura, nonostante il sole primaverile, non era invitante per una nuotata, tuttavia gli appassionati non si sono scoraggiati, e a decine si sono presentati per partecipare al «cimentone invernale», diciannovesima edizione, tenutasi ieri ad Allassio. Il più giovane aveva solo nove anni, il più anziano toccava i settantatré. Folto il pubblico che da riva ha assistito al «cimentone». Nella foto: la partenza della gara di differenti.

Sequestrate 240 tonnellate di zucchero destinate alla sofisticazione

Racket mafiosi dietro il vino fasullo

Un'attività criminale che è stata condotta in grande stile - Un giro d'asogni di sette miliardi - L'organizzazione agiva tra Palermo e Trapani - Sospetti anche su una ditta romagnola che forniva il dolcificante

Dal nostro inviato TRAPANI — Col sequestro di 240 tonnellate di zucchero è venuta a galla un'operazione di sofisticazione di vino a cui le questure di mezza Italia hanno lavorato nel massimo riserbo nei giorni del terremoto. I primi risultati rivelano il carattere di una clamorosa conferma di un'antica sospetto: la mafia siciliana ha messo su — oltre alla finanziaria del cemento e della droga — nelle grandi città — un'altra attività imprenditoriale-criminale in grande stile nelle campagne, con un lucroso traffico internazionale di vino sofisticato.

Come per la multinazionale dell'eroina, i clan mafiosi siciliani avrebbero sfruttato d'affare, per intrecciare rapporti organici d'alleanza con grossi gruppi finanziari, in un sistema ramificato, e più livellato, da quello delle operazioni formalmente lecite, alle frodi in commercio, sino ai racket criminali. Gli investigatori di Trapani (il capoluogo della provincia meridionale che detiene il record della produzione vinicola) sono giunti a queste conclusioni grazie, appunto, al sequestro, avvenuto l'altra settimana alla stazione di Partinico (Palermo) di un colossale carico di zucchero (240 tonnellate, confezionate in 240 mila pacchi) inviato da uno zuccherificio ro-

magnolo, la SFIR di Forlimpopoli, ad un venditore ambulante siciliano. Il dolcificante che, assieme a coloranti ed altri intrugli, attraverso una semplice operazione chimica, viene trasformato in migliaia di ettolitri di vino fatto senza ombra di uva, era stipato sui 12 vagoni di un convoglio ferroviario, posto sotto sequestro dalla polizia nella stazione di Partinico. Secondo la bolla di accompagnamento, lo zucchero era destinato a Filadelfio Sferazzo, 64 anni, un commerciante già implicato in una inchiesta per associazione per delinquere di tipo mafioso.

I 12 vagoni avrebbero dovuto essere adognati dal destinatario al momento del loro arrivo, il 12 dicembre scorso. Ma rimasero su un binario morto, perché Sferazzo, qualche giorno prima, era stato tratto in arresto assieme ad altri otto personaggi, appartenenti ad uno stesso clan mafioso del triangolo formato dai tre ricchi comuni agricoli nella zona a cavallo tra le province di Palermo e Trapani: Partinico, Alcamo e Balestracci.

Il sostituto procuratore Giangiacomo Casco Montalto era risalito a loro dopo la scoperta, nel giugno scorso, di due grosse cantine sociali dove era conservato un milione di litri di mo-

sto artificiale, elaborato colorando e zuccherando l'acqua di uno stagno. Si era indagato sui conti in banca dei proprietari dei due depositi, colpiti a suo tempo, da sette ordini di carcerazione, e si era scoperto un giro di affari colossale. Assegnati per almeno sette miliardi venivano girati tra commercianti di zucchero, proprietari di depositi di vino e piazzisti del prodotto finito.

«Ci sembrava d'esser giunti al vertice della piramide. Ma adesso siamo convinti che si tratta soltanto di una goccia in un mare molto più vasto, confida un investigatore. Infatti, quando a casa Sferazzo arriva l'avviso dell'arrivo del carico e la polizia scopre una quantità tanto grande di zucchero, il sospetto che il racket operi su scala ancor più vasta diventa una certezza. Parte la raffica di fongogrammi, alla ricerca della raffineria fornitrice. Si indaga sulle bolle di spedizione. I responsabili dell'azienda romagnola, finalmente rintracciati, cadono dalle nuvole. Ma si indaga pure sul loro conto: alla notizia dell'arresto di Sferazzo, avrebbero, infatti, tentato di dirottare con prontezza sospetta il carico ad un grossista palermitano.

Ma la banda non poteva certo operare isolata. Aveva bisogno di appog-

giarsi su una rete di commercializzazione ramificata e potente, con collegamenti internazionali per l'exportazione. I fatti, del resto, sono sotto gli occhi di tutti: in qualche anno il dilagare della sofisticazione ha provocato un terremoto sociale di terribili proporzioni in una zona «evocata» dalla produzione vitivinicola, come quella trapanese. Nelle cantine a febbraio c'erano qualcosa come 600 milioni di litri di vino in vendita di cui i contadini sono costretti a disfarsi sotto prezzo per effetto del gioco incrociato dello zucchero, imposto dalla Comunità europea, e dalla sofisticazione mafiosa. Dai porti di Marsala, Trapani e Castellammare, secondo un calcolo fatto dalle cooperative, sono partiti, intanto, attraverso i canali di alcuni potenti esportatori, almeno otto milioni di ettolitri, verso la Francia, l'Unione Sovietica, i Paesi del Nord Europa, per un giro di affari di 300 miliardi.

C'è il forte sospetto che sulle tavole dei consumatori d'oltre frontiera giungano, al posto del vino vero, gli intrugli mafiosi, scaricati da navi cisterne che viaggiano scroccate di acqua colorata e zucchero che di vino ha solo il nome e un vago odore. Vincenzo Vasile

avvisi economici

HOTEL «FONTANA» - 38039 Vigo di Fassa, Dolomiti, telefono 0462/64 140 - Piscina, sauna, prezzi familiari, camere libere dal 3 al 31 gennaio e dal 14 marzo 1981 in poi

La T.P. Associazione Italiana Tecnici Pubblicitari convoca l'Assemblea annuale dei soci GIOVEDÌ 8 gennaio alle ore 16 in seconda convocazione presso la Camera di Commercio di Milano

Protestano barricandosi in cella a Caltanissetta

CALTANISSETTA — Prosegue dal giorno di Natale la protesta di cinque detenuti asserragliati in una cella del carcere «Malaspina» di Caltanissetta. Dopo aver chiesto invano il trasferimento in prigioni più vicine alle loro città, hanno tentato di sequestrare tre agenti di custodia che però sono riusciti a spingerli nella cella. Qui i cinque si sono barricati. Non viene dato loro il cibo ma a quanto pare hanno scorte alimentari sufficienti per resistere ancora alcuni giorni.

48 ore in più di sciopero sull'Enrico C a Buenos Aires

BUENOS AIRES — Il transatlantico «Enrico C» della «Costa armatori» di Genova ha lasciato ieri Buenos Aires dopo una sosta forzata di quattro giorni dovuta ad uno sciopero dell'equipaggio. Lo sciopero, originariamente previsto per 48 ore per il rinnovo del contratto nazionale dei marittimi, è stato prorogato di altre 48 ore dall'equipaggio della nave italiana per protesta contro una cena servita a bordo ai passeggeri, con la collaborazione degli ufficiali e del personale di Buenos Aires della «Linea C», la notte di Natale.

Forte nevicata a Camerino Isolate alcune frazioni

CAMERINO — Per tutta la giornata è nevicato con particolare intensità su Camerino e sulle zone appenniniche circostanti. La neve ha raggiunto i trenta centimetri nel centro abitato ed ha toccato oltre un metro nelle vicine località di montagna. Alcune frazioni sono rimaste isolate e ad Acquapagana i carabinieri della vicina Scerviale del Chienti sono dovuti intervenire per recare soccorsi ad una ragazza, Antonella Prudenzi, 23 anni, di Roma, che, in seguito ad una colica, aveva bisogno di essere ricoverata in ospedale con urgenza. I militari con una jeep hanno raggiunto la località e sono quindi riusciti a trasportare la giovane all'ospedale di Camerino.

Il bandito sardo Cassitta si è costituito

CAGLIARI — Salvatore Cassitta, 35 anni, di Oristano, latitante dal 1974, considerato uno dei più pericolosi banditi sardi, si è costituito ieri notte al dirigente della Criminalpol per la Sardegna, dottor Emilio Pazzi, e al giudice istruttore del tribunale di Cagliari, dottor Luigi Lombardini. Cassitta è accusato del sequestro e dell'omicidio di «Puccio» Carta (il figlio diciottenne dell'ex presidente dell'«Alisarda» rapito nel marzo del 1974), del rapimento del commerciante di Sassari Salvatore Troffa e del tentativo di sequestro di Antonio Casati, proprietario di una villa sulla costa nord-orientale della Sardegna.

Tossicomane morto a Roma È il 43° dell'anno

ROMA — Il cadavere di un tossicodipendente di 35 anni, Mario Gastone, di Torino, è stato trovato in avanzato stato di decomposizione in una cantina di un edificio di via Giuseppe Rosso a Monte Mario. La morte risulterebbe ad almeno una settimana fa. Mario Gastone, a Roma senza fissa dimora, secondo i primi accertamenti fatti dalla polizia aveva chiesto ospitalità a Nicola Orefici, di 28 anni, figlio di un giudice, conosciuto qualche tempo fa. Accanto al cadavere di Mario Gastone è stata trovata una siringa con tracce di una sostanza stupefacente, sembra eroina. Con Mario Gastone sono salite a 43 le vittime degli stupefacenti a Roma nel 1980.

Automobili rubate trovate nel Brenta

PADOVA — I carabinieri di Padova si stanno occupando di un vasto traffico di autovetture rubate, dopo che nel fiume Brenta, nel comune di Vigonovo (Padova), si segnalava di un pescatore, sono state trovate una ventina di automobili. I sommozzatori dei vigili del fuoco hanno finora recuperato quattordici autovetture, di varia cilindrata, con targhe di diverse città: Vicenza, Trento, Venezia, Treviso, Padova. È stata anche «pescata» una «Mercedes», targata Klagenfurt (Austria). Tutte le auto sono da ieri a disposizione dei proprietari in un deposito dell'Automobile Club d'Italia a Legnaro (Padova).

Dipendente Sip informatore per il contrabbando

PALERMO — Giuseppe Basile, 34 anni, dipendente della SIP a Palermo, è stato arrestato con alcuni contrabbandieri di sigarette. Sono accusati di associazione per delinquere. In servizio in una centrale telefonica, a quanto pare Basile faceva la spia per conto dei contrabbandieri, avvertendoli quando i loro telefoni venivano messi sotto controllo. L'avrebbe tradito una telefonata fatta ad uno della banda che nel frattempo, a sua insaputa, era incappato nelle intercettazioni telefoniche. Sono stati arrestati i fratelli Gaspare e Vincenzo Tinarello, rispettivamente di 33 e 29 anni, Rosolino Ferrante di 47 anni, oltre a Giuseppe Basile. Altre tre persone sono ricercate.

Arrestati due pregiudicati: spacciavano cocaina

MILANO — Due spacciatori di cocaina sono stati arrestati dalla squadra antiracket della Questura che ha sequestrato due etti e mezzo di droga. Stefano Malipiero, 25 anni, con precedenti per sfruttamento della prostituzione, aveva nascosto 152 grammi di cocaina nel suo alloggio di via Donatello 7. Una seconda operazione, verso la mezzanotte di sabato, è avvenuta in corso Buenos Aires, dove una «volante» ha arrestato Antonio De Meis, 29 anni. Alla vista degli agenti, l'uomo ha tentato di mischiarsi tra i clienti di una pizzeria, gettandosi sotto un tavolo un sacchetto di plastica con un etto di cocaina mescolata ad eroina. In tasca il De Meis aveva oltre un milione in contanti e un assegno di cinque milioni.

organizza i vostri tours STABURST L'ESPERIENZA VIAGGARE