



Comando Interregionale
Sud-Occidentale
Palermo

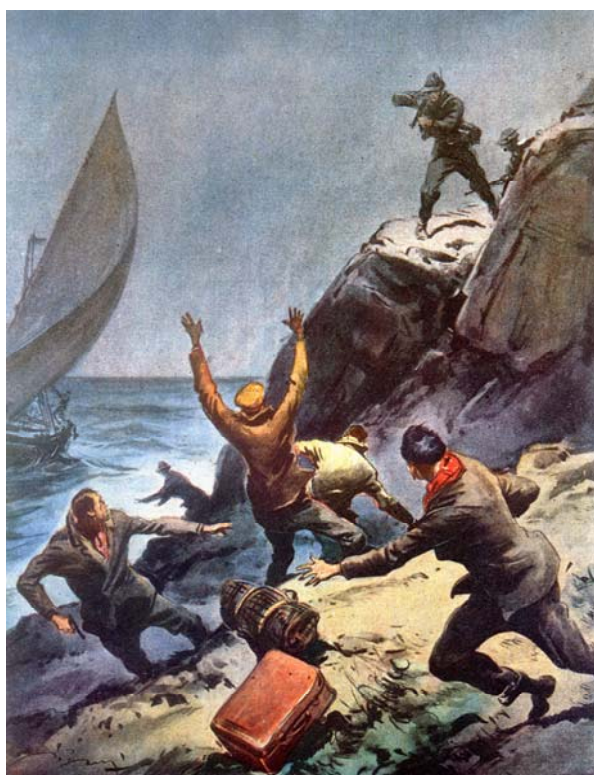


Ispettorato Istituti
di Istruzione



Museo Storico
Guardia di Finanza

Il Contrabbando quale fonte di finanziamento della criminalità organizzata nel XX secolo



Atti del convegno
Palermo, 18 - 19 novembre 2009

Gen. D. Giorgio BIANCO

***Quando gli “impedimenti” si risolvono in “giovamenti”:
il caso del M/P Pietro S.***



Considero un privilegio essere l'ultimo a testimoniare su episodi di servizio tanto lontani nel tempo (oltre mezzo secolo!) eppure sempre tanto vicini alla mia mente ed al mio cuore.

Preliminarmente ringrazio l'impareggiabile Presidente del Museo Storico, il Gen.C.A. ed amico Luciano Luciani non soltanto per l'onore che ancora una volta ha voluto conferirmi, invitandomi quale correlatore a questi Convegni, ma anche e soprattutto – come ebbi a dire in quel di Bari nel novembre 2007 – per ciò che Egli dona con queste iniziative ai commilitoni in servizio. Dico questo da stagionatissima ma sempre più accesa fiamma gialla.

La ricerca di documenti, atteso il lungo tempo trascorso, ha dato risultati molto modesti e pertanto farò capo essenzialmente ai miei ricordi custoditi tra le cose più care ed alla mia memoria.

Giunsi a Palermo nel novembre 1956, giovane Tenente al termine della frequenza del corso di Osservazione Aerea presso la Scuola di Aerocooperazione di Guidonia, orgoglioso del conseguimento del relativo brevetto militare ed impaziente di mettermi alla prova.

Fui assegnato al locale Nucleo P.T. per lo specifico impiego, Reparto comandato dal Ten. Col. Carmelo Brancato il quale, all'epoca, era anche il Capo della "Camera Operativa".

Il sullodato Ufficiale Superiore, che considero il mio più prezioso maestro di vita e di servizio, dopo la presentazione ebbe l'amabilità di intrattenermi nel suo ufficio per circa un'ora e, tra l'altro, mi rivolse paternamente le seguenti raccomandazioni.

"La Sicilia è una realtà difficile e per essere rispettati da tutti, anche dai fuorilegge, è indispensabile attenersi rigidamente a questi principi:

- 1) prima di chiedere agli altri il rispetto della legge bisogna costantemente dare l'esempio, tra l'altro senza mai abusare del potere;
- 2) considerare il fuorilegge come l'avversario da neutralizzare e, possibilmente, da recuperare e non come il nemico da annientare; ciò per evitare che da una parte e dall'altra si proceda senza esclusione di mezzi, leciti o illeciti che siano;
- 3) non fare mai promesse che potrai mantenere soltanto venendo a patti con la tua coscienza di uomo, di cittadino e, soprattutto, di fedele Servitore dello Stato;

- 4) da solo si può fare moltissimo ma sempre meno di quanto si può realizzare in gruppo, a condizione che questo sia “*affiatato*” ed “*autodisciplinato*” (la disciplina militare “*sana*” è volta all’*autodisciplina*).”

All’epoca l’esplorazione aeronavale a largo raggio veniva svolta con aerei dell’Aeronautica Militare del tipo BEEHCRAFT C45, bimotore da ricognizione residuo di guerra, con equipaggio costituito da pilota, motorista, e fotografo dell’Arma Azzurra e Ufficiale Osservatore della Guardia di Finanza, questo responsabile della parte operativa e quindi della condotta della navigazione;



la stessa attività a medio e breve raggio veniva eseguita da elicotteri della Guardia di Finanza, pilotati da personale dell’Aeronautica militare, con a bordo Sottufficiali della Guardia di Finanza addestrati dall’Ufficiale Osservatore e battezzati “Vedette dall’elicottero”.



Il CA.V. (Centro Addestramento Volo) di Palermo-Boccadifalco disponeva di due C45 tre piloti, due motoristi e due fotografi, mezzi ed equipaggi che generalmente fronteggiavano le esigenze d'Arma al mattino e quelle della Guardia di Finanza nel pomeriggio, lavoro in certo senso massacrante e che costringeva quasi sempre a non osservare rigidamente gli orari di inizio missione talché, al rientro, nel riferire con la prevista, dettagliata relazione di volo al Ten. Col. Brancato c'era sempre la sua affettuosa, ironica "tiratina d'orecchie" all'Ufficiale Osservatore.

Ebbene, un giorno di un mese caldo del 1957, venerdì, 17, a seguito di preciso ordine a decollare in orario, l'Ufficiale Osservatore raccomandò per tempo telefonicamente ai componenti dell'equipaggio di essere pronti a decollare per le ore 15.00.

Si sale a bordo piuttosto frettolosamente e, nelle operazioni che precedono la messa in moto del velivolo il motorista, nell'azionare l'arricchitore di miscela- in gergo chiamato "*cicchetto*" -, rompe lo

strumento per cui si scende dall'aereo, si fa fronte all'avaria e si decolla già con 15 minuti di ritardo.

La missione deve svolgersi a Sud della Sicilia e precisamente tra Malta e Gozo.

Si è esattamente al centro dell'isola, al traverso di Monte Cammarata quando il fotografo, Maresciallo Leto, constata di avere dimenticato a terra la macchina fotografica, "*strumento*" che l'operatore aveva sbarcato al momento della riparazione del "*cicchetto*" allo scopo di evitare che la temperatura interna dell'aereo a terra danneggiasse la pellicola. (Le macchine fotografiche per lo specifico impiego all'epoca richiedevano particolare cura!).

Attesa l'indispensabilità della fotografia in presenza di risultati positivi, si inverte la rotta e si ritorna a Boccadifalco.

Il pilota, nell'effettuare la virata base prima dell'atterraggio, nella fretta opera in modo tale da impattare non perfettamente la pista, ragione per la quale scoppia il ruotino di coda.

A questo punto, con l'aereo fermo a metà pista, il pilota puntualizza all'Osservatore: "*venerdì, 17, cicchetto, macchina fotografica dimenticata, ruotino di coda scoppiato*", dalle 15.30 siamo arrivati alle 16.45, è proprio il caso di non partire.

Tuttavia, dopo un rapido scambio di parole conclusosi con il pensiero rivolto alla delusione che sarebbe stata data al Ten. Col. Brancato, si decide di far sostituire il ruotino di coda e di partire per eseguire la missione.

Ebbene, era necessario giungere in zona di ricerca con quasi due ore di ritardo giacché il natante-madre (MV IRAZU)



ed il motopeschereccio (Pietro S.),



tenuto conto che i rispettivi Comandanti, sapendo che l'aereo, non essendo abilitato al volo notturno, dopo una certa ora sicuramente non poteva essere in zona per rientrare entro le *"effemeridi"* a Palermo Boccadifalco, furono sorpresi nel mentre effettuavano il trasbordo delle sigarette di contrabbando (in sostanza, normalmente, quando c'era minaccia di sbarco durante la notte, venivano avvistati distanti l'un dall'altro i natanti interessati e ciò determinava l'intensificazione della vigilanza a terra durante la notte).

L'aereo, non potendo rientrare a Palermo, effettuò un atterraggio di fortuna a Comiso, all'epoca aeroporto non attivo.

Ebbene, per il caso all'esame i servizi informativi fecero poi sapere che il natante madre fece ritorno a Tangeri con l'intero carico di circa 12 tonnellate di t.l.e. mentre il motopeschereccio Pietro S.(S. sta per Savoca, nome illustre all'epoca), riparò a Malta ove sostò per circa una settimana, cambiando il colore delle fiancate e rientrando quindi a Palermo.

L'espedito non giovò agli interessati perché, grazie alle fotografie, riportanti anche il numero di matricola del peschereccio e tenuto conto che nelle condizioni di mezzi, di tempo e di luogo il tentativo per l'effettuazione era equiparato alla consumazione, il processo si concluse con la condanna dei responsabili.

Di qui le parole pronunziate dal pilota dopo l'operazione: *"gli impedimenti talvolta si risolvono in giovamenti"*.

Questo episodio di servizio lueggia quanto sia proficuo un forte e quotidianamente alimentato spirito di gruppo, originato dal carisma del Capo.

Concludo con una riflessione di valenza permanente: **il dopo, per essere veramente proficuo e duraturo, deve essere costruito sulle migliori radici e non sulle macerie o, peggio ancora, sulle ceneri del prima.**



- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra