

***Il Contrabbando in Adriatico
nel XX secolo***

**Atti del convegno organizzato dal
Museo Storico della Guardia di Finanza**

***Auditorium della Legione Allievi
Bari 20 novembre 2007***

Gen. Giorgio Bianco

***Un comandante di Legione negli anni critici
del contrabbando in Puglia***

Un cordiale saluto a tutti i presenti ed un particolare ringraziamento al Gen. Luciano Luciani non soltanto per l'onore che ha voluto farmi invitandomi quale relatore a questo Convegno ma soprattutto - e dico questo da stagionata ma sempre più accesa Fiamma Gialla - per ciò che Egli dona con queste iniziative alle giovani leve.

Due precisazioni preliminari: parlerò a braccio, sicuramente a scapito dell'organicità dell'esposizione ma altrettanto sicuramente a vantaggio della spontaneità e quindi della trasparenza. Parlerò, poi, alla terza persona singolare per scongiurare il rischio di essere interpretato, contrariamente al mio intimo sentire, in chiave autocelebrativa.

Nella prima metà degli anni 80, periodo al quale la cronaca che segue si riferisce, il traffico illecito di tabacchi lavorati esteri interessante le coste pugliesi veniva così articolato.

Vecchie navi da carico di 5-600 tonn. di stazza, già ai limiti del disarmo (prezzo di mercato poche centinaia di milioni di lire), caricavano attraverso regolari operazioni nei porti albanesi, prevalentemente a Durazzo, 15-20 tonn. di merce, con destinazione dichiarata Spagna, Malta o altro Stato (esclusa naturalmente l'Italia). Quindi, mollati gli ormeggi, si portavano ai limiti di quelle acque

territoriali ove stazionavano il tempo necessario a smaltire il carico che, una tonnellata circa per volta, veniva trasbordato su velocissimi motoscafi i quali, a loro volta, se ne disfacevano nei punti più difficilmente controllabili della costa.

La caccia a tali mezzi, si può ben capire, era particolarmente difficile, vuoi per la loro velocità, quasi sempre superiore a quella dei nostri mezzi veloci in dotazione, vuoi soprattutto per la loro più agevole manovrabilità.

Risultati positivi certo se ne conseguivano, sia a mare sia a terra, ma non in misura tale da rendere antieconomica per le organizzazioni contrabbandiere questa modalità operativa.

Al riguardo merita menzione un episodio che esalta in un unico contesto organizzativo il dispositivo di contrasto, l'elevata professionalità e l'ininterrotto allenamento degli equipaggi nonché la perfetta sintonia con l'Autorità Giudiziaria.

Dopo un lungo inseguimento ed una collisione non potuta evitare, ma dalle conseguenze leggere grazie all'abilità del comandante del nostro mezzo veloce, uno di questi insidiosi natanti, dopo essersi liberato del carico, in parte recuperato, riusciva a sfuggire alla cattura ed a riparare nell'isola di Corfù.

Ebbene, in virtù del prezioso sodalizio Guardia di Finanza - Autorità Giudiziaria, un valentissimo e determinato giovane magistrato, all'epoca Sostituto Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi ed attualmente Sostituto Procuratore Generale presso la Corte

di Appello di Bari, il Dott. Carlo Capristo (che oggi sarebbe stato qui con noi se i suoi impegni inderogabili l'avessero consentito), utilizzando per la prima volta in Italia, nello specifico settore, una Convenzione di assistenza giudiziaria italo-ellenica firmata nel 1962, riusciva a fare sottoporre a sequestro all'estero il natante incriminato talché, a provvedimento emesso, il sullodato magistrato, il Giudice Istruttore Dott. Santarcangelo, il Comandante della Legione ed il Comandante della Stazione Navale di Bari, l'allora Capitano Antonio Epifani, prendevano imbarco su di un traghetto a Brindisi con al seguito idoneo automezzo pesante, si portavano a Corfù e prelevavano il motoscafo, messo nelle condizioni di non fare scherzi mediante robuste catene che lo tenevano immobilizzato ad un'unità navale della Polizia greca. Chiusa la parentesi.

Per dare una svolta significativa bisognava escogitare e sperimentare qualcosa di nuovo, di diverso. Bisognava insomma catturare le navi - madre.

Il Comandante della Legione, pur non amando il mare tanto da non avere mai imparato a nuotare (il suo elemento naturale era l'aria e non l'acqua) pensò allora di improvvisarsi marinaio e di prendere sistematicamente imbarco sulle unità, con i suoi uomini, al fine di realizzare, attraverso il rafforzamento delle motivazioni, l'allenamento alle navigazioni d'altura, anche con mare grosso, nonché di rafforzare lo spirito di gruppo.

Quando egli ritenne, nel volgere di breve tempo, che si era realizzata

un'adeguata preparazione psico-fisica ed un sicuro allenamento, venne giocata la carta dell'avventura.

L'operazione, già collaudata nelle notti precedenti e con modalità particolarmente complesse, viene positivamente attuata nella notte del 15 Marzo 1983.

I guardacoste SCIUTO e SANNA, con a bordo i Comandanti della Legione, della Stazione Navale e della Sezione Operativa Navale di Brindisi, di conserva con la VEDETTA 4010, si portano in posizione tale da potere intervenire nel concretizzarsi di quanto previsto dall'art. 23 della Convenzione di Ginevra. Trascorrono alcune ore, il motoscafo contrabbandiero preleva il carico dalla nave-madre, dirige verso la costa, viene attaccato dalla VEDETTA, sfugge alla cattura (trattasi del natante del quale si è già detto, poi sequestrato a Corfù). L'attacco alla nave-madre è ora legittimo. Si procede pertanto rocambolescamente, affrontando le comprensibili difficoltà determinate dall'enorme differenza tra l'altezza della fiancata dei guardacoste e quella della motonave. Ed a bordo ecco la sorpresa. L'arrugginito natante (m/n COSTAS battente bandiera honduregna, 6 uomini di equipaggio, 10 tonn. circa di t.l.e.), che staziona appena fuori dai limiti delle acque territoriali albanesi, monta vecchi motori la cui messa in moto avviene con l'impiego di bombole di aria compressa, bombole che l'equipaggio contrabbandiero nella fase di abbordaggio, che sarebbe meglio definire arrembaggio, riesce a disattivare, talché il solo modo per portarsi la nave a casa è quello di

rimorchiarla, e presto, per allontanarsi nel più breve tempo possibile da quelle acque

Ebbene, incredibile ma vero, un natante di 50 tonn. - il Guardacoste SANNA, per fortuna unità del tipo DARK a fondo piatto - rimorchia con mare forza 3 in aumento un natante di stazza 10 volte superiore, per circa 30 miglia fino al sopraggiungere del rimorchiatore uscito da Brindisi unitamente ad altro Guardacoste, con a bordo il S. Procuratore di turno, guarda caso ancora il Dott. Capristo.

A breve segue poi la cattura di altra motonave dello stesso tipo e nella stessa zona, la SAVARAKATRAMENIA (7 uomini di equipaggio dei quali 3 italiani e circa 5 tonn. di t.l.e.), operazione altrettanto complessa che sarebbe troppo lungo dettagliare.

A questo punto le organizzazioni contrabbandiere entrano in crisi. Ormai le modalità operative fino ad allora seguite diventano antieconomiche; inizia così l'era delle ex motosiluranti, natanti di derivazione militare, di produzione tedesca ed inglese. Si badi bene: l'investimento è notevole giacché, a fronte dei 200-300 milioni di lire, prezzo delle motonavi di cui si è detto, le motosiluranti (prua corazzata, 100 tonn. di stazza, 45 nodi di velocità) vengono pagate ciascuna quasi 2 miliardi di lire.

Inutile dire che sulla carta tali natanti erano francamente imprendibili, vuoi per le caratteristiche delle quali si è detto, vuoi per l'assoluta inadeguatezza dei migliori nostri mezzi navali all'epoca in linea, specie in ordine alla velocità.

Eppure il Comandante di Legione, forte dell'ormai convinta, entusiastica coraggiosa, qualificata, collaudata collaborazione dei suoi magnifici uomini, affronta e vince la nuova battaglia.

Sarebbe sicuramente interessante scendere nei dettagli, ma sul punto occorrerebbe scrivere una monografia e non fare un sommario riferimento.

Applicando, comunque, le tecniche messe a punto a tavolino, subito dopo la mezzanotte tra il 12 ed il 13 Settembre 1983 due Guardacoste, con a bordo i Comandanti della Legione, della Stazione Navale e della Sezione Operativa Navale di Brindisi, riescono a cogliere nella fase critica che precede lo sbarco, alle foci del fiume Otranto, l'ex motosilurante MARIA PRIMA battente bandiera panamense, con a bordo circa 13 tonn. di t.l.e. e con 6 uomini di equipaggio.

L'inseguimento e l'intensa azione di fuoco - 350 colpi della mitragliera di bordo - si protrae fino alle ore 08,30 dell'indomani quando, a circa 70 miglia al traverso di Brindisi, colpita nella parte poppiera della timoneria con l'utilizzazione delle cartucce degli ultimi due caricatori e grazie alla precisione nel tiro del Comandante della unità, Maresciallo Leonardini, il natante, ormai ingovernabile, è costretto ad arrendersi. Un inizio di incendio nella zona poppiera viene domato con le manichette di bordo del Guardacoste ed un membro dell'equipaggio, leggermente ferito ad una gamba da una scheggia di legno, viene prelevato da un elicottero del Soccorso Aereo - a mezzo verricello - tempestivamente chiamato via radio e trasportato

all'Ospedale di Brindisi.

Da tenere presente che, per motivi tecnici, dal traverso di Bari l'operazione è stata condotta da una sola nostra unità, oggetto di ben 3 tentativi di speronamento, con a bordo i Comandanti della Legione e della Stazione Navale.

Alla cattura della MARIA PRIMA segue quella di altre 3 ex motosiluranti, la RIGEL (bandiera honduregna, 8 uomini di equipaggio, 4 tonn. circa di t.l.e.) la SAPHIRE 1[^] (bandiera panamense, 6 uomini di equipaggio, 10 tonn. circa di t.l.e.) e l'AQUILON (bandiera panamense, 8 uomini di equipaggio, 10 tonn. circa di t.l.e.), ciascuna delle quali ha la propria storia, non dissimile nelle difficoltà da quella già oggetto di sommaria descrizione.

Sul punto una breve notazione: nonostante le iniziative delle organizzazioni contrabbandiere poste in essere attraverso i più incredibili e sconcertanti canali, volte a riprendersi indirettamente questi - per loro preziosi - natanti, la tenacia, e non solo, del Comandante della Legione consentì che gli stessi venissero demoliti e rottamati, sotto la vigilanza della Guardia di Finanza.

La cattura di unità minori, quali la LILLY, camuffata da nave dell'AGIP Petroli, di numerosi motoscafi, pescherecci e gommoni nonché il sequestro di automezzi di ogni tipo, nello specifico settore di servizio e nel periodo all'esame, è stata storia di ordinaria amministrazione.

In conclusione: questi risultati, da considerare per certi versi assolutamente eccezionali nelle descritte circostanze di modalità, di tempo e di luogo, sono stati resi possibili dal quotidiano, reciproco, arricchimento in termini di spirito di gruppo e di rafforzamento delle motivazioni, con le conseguenti gratificazioni.

Ciò vale non soltanto per il personale impiegato nel settore operativo in senso stretto, ma anche per tutto il complesso legionale, indipendentemente dai gradi e dai livelli di responsabilità, personale al quale va la perenne gratitudine del Comandante di Corpo.

Per tutti, è doveroso ed opportuno citare i collaboratori più vicini, con il grado all'epoca rivestito: i ten. Colonnelli Francesco Saverio Polella, Antonio Chiriatti, Costantino Di Bello, Giordano Bruno, Cosimo Adamo, Francesco Patruno, il Capitano Antonio Epifani, il Tenente Marcello Protano, i Marescialli Miglietta, Candia, Leonardini, Degli Atti, Stefanelli e tanti, tanti altri.

Come è stato accennato all'inizio, se questi eventi venissero vissuti quale semplice rievocazione di episodi di servizio più o meno interessanti, i risultati sarebbero davvero modesti.

Essi invece hanno grande valore se offrono spunti di riflessione ai commilitoni ancora in servizio.

I vissuti di chi scrive fanno riferimento a radicali di fondo basati sui concetti che seguono.

L'adempimento del dovere, prima ancora che impegno morale e stile di vita, deve essere fonte quotidiana ed inesauribile di gratificazione.

L'azione della linea gerarchica deve essere interiorizzata sempre e comunque in positivo. Un esempio, tra tanti, riguardante chi scrive.

Una mattina egli riceve dall'allora Generale Ispettore una telefonata con la quale gli si dice di intensificare la vigilanza nella zona di Mola di Bari, per minaccia di sbarco di t.l.e. come da informazioni molto attendibili. L'ordine viene eseguito ma al tempo stesso viene allertata tutta la linea e, nella zona ritenuta a livello legionare più insidiata, su una delle due unità navali impiegate prende imbarco il Comandante della Legione. Si verifica l'episodio già descritto della MARIA PRIMA. Alla notizia subito dopo data all'Ispettore via filo, il Comandante predetto si sente dire seccamente: “...*ma io ti avevo detto nella zona di Mola di Bari!*”. Una frazione di secondo di sconcerto e subito l'autochiarificazione: in quella singolare figura di uomo d'azione, per certi versi anche simpatica, in quel momento era prevalso il sentimento di delusione e di rabbia per avere avuto un'informazione errata ed anche depistante. Morale: controllare sempre i sentimenti, specie quando questi vengono esplicitati e possono dar luogo a fraintendimenti.

Infine la carriera: la vera, che non delude mai e che arricchisce l'esistenza è quella che si fa con sé stessi, giorno dopo giorno e fino alla conclusione dell'avventura della vita. Quella per decreto ministeriale se viene, che ben venga; in caso contrario prosit!

Un pensiero, se non ricordo male, riconducibile a Seneca: “*La Sorte ci sconfigge quando noi non siamo capaci di sconfiggerla in tutto*”.

Pensiero a prima vista di difficile comprensione ma che può essere così interpretato: quando la Sorte ci sorride, ci vorrebbe felici; quando invece ci è avversa, ci vorrebbe ripiegati su noi stessi. Verificandosi questi due effetti la Sorte ha vinto e, conseguentemente, deve esserci uno sconfitto che qui è facilmente individuabile. Perché quest'ultimo sia invece il vincitore, nell'un caso e nell'altro bisogna rispondere: *“Grazie, cara Sorte, ma io rimango sempre e soltanto sereno”*.

Auguro a tutti voi ciò che auguro a me stesso e principalmente salute e serenità.



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