

***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*

Hanno partecipato al convegno:

Relatori:

- **Mariano Gabriele**, titolare per 30 anni di Storia e Politica navale e di Storia Contemporanea nella Facoltà di Scienze Politiche dell'Università "La Sapienza" di Roma, ha tenuto corsi anche in altri Atenei. Autore di circa 30 volumi ed oltre 100 pubblicazioni scientifiche, ha ricevuto premi e riconoscimenti in Italia ed all'Estero. Direttore di ricerca del C.N.R. per 15 anni, ha coordinato e condotto studi su temi politici, economici e militari. E' vice presidente della Società Italiana di Studi Militari.
- **Aldo Fossati**, generale di Divisione in congedo della Guardia di finanza, ha partecipato al comando di unità navali, e a numerose operazioni anticontrabbando nel Mediterraneo. Ha ricoperto l'incarico di Ispettore Tributario presso il Ministero delle Finanze ed è autore di numerose pubblicazioni.
- **Espedito Finizio**, generale di Divisione in congedo della Guardia di finanza, ha ricoperto, durante la carriera, numerosi incarichi di comando e di Stato Maggiore. E' stato direttore del periodico "Il finanziere". Ha pubblicato 5 libri riguardanti aspetti particolari della vita del Corpo.
- **Pier Paolo Ramoino**, Ammiraglio in congedo della Marina Militare, durante la carriera ha comandato numerose unità navali della Forza Armata ed ha ricoperto numerosi incarichi di S.M., anche presso la Guardia di finanza, di cui è stato "consulente navale". E' membro dell' U.S. Naval Institute, del direttivo della Società Italiana di Storia Militare e del comitato di Storia Navale dello S.M.M. Ha pubblicato numerosi saggi di argomento storico e strategico sulla "Rivista marittima" ed il volume "Fondamenti di Strategia Navale", oramai alla terza ristampa.

- **Ernesto Longobardi**, ordinario di scienze delle finanze nella Facoltà di Economia dell'Università di Bari, di cui è stato preside dal 1993 al 1996, ha insegnato negli atenei di Bergamo, Firenze ed alla L.U.I.S.S. di Roma. Master of Science in Economics presso l'Università di York (UK), è stato membro del comitato tecnico per l'attuazione della riforma tributaria(1982-83) e del Gruppo di lavoro per lo studio degli effetti del mercato unico europeo sul sistema fiscale italiano(1992) e sulla revisione e modifiche in materia di rendite finanziarie(1992). E' stato rettore della Scuola Centrale Tributaria "E. Vanoni" ed è autore di circa 50 pubblicazioni scientifiche nel campo dell'economia e della funzione pubblica, tra i quali il volume "Economia Tributaria".
- **Pier Paolo Meccariello**, generale di Corpo d'Armata in congedo, già Comandante in seconda della Guardia di finanza, è autore varie opere riguardanti la storia del Corpo, quali "La Guardia di finanza nella seconda Guerra Mondiale" (1992), "Finanza di mare" (1994), "Storia della Guardia di finanza" (2003), "In nome dello Stato" (2005). Ha pubblicato numerosi saggi su riviste scientifiche, è stato Presidente del Museo Storico della Guardia di finanza, è membro della Consulta scientifica della Commissione Italiana di Storia Militare, ed è Presidente della Società Italiana di Storia Militare.
- **Sergio Bosco**, generale di Brigata della Guardia di finanza, attualmente è Capo di S.M. dei Reparti Speciali del Corpo. Durante la carriera ha ricoperto numerosi incarichi di comando nei reparti impegnati nella lotta al contrabbando ed alla criminalità organizzata. Dal 1997 al 1999 ha comandato la Legione di Bari.
- **Giuseppe Di Gaetano**, generale di Corpo d'Armata in congedo, durante il servizio ha retto importanti comandi, tra cui quello di un gruppo costiero impegnato nell'attività anticontrabbando, ha ricoperto anche incarichi di S.M. al Comando Generale ed ha partecipato al lavoro preparatorio sfociato nella riforma ordinativa della Guardia di finanza del 1959. E' autore di importanti pubblicazioni sull'ordinamento del Corpo.

- **Giorgio Bianco**, generale di Divisione in congedo della Guardia di finanza, durante la carriera ha ricoperto importanti incarichi di comando e di S.M., tra cui quello di Comandante della Legione di Bari, negli anni 1981-85 e di capo del Servizio Aereo della Guardia di finanza.
- **Fabrizio Lisi**, generale di Brigata della Guardia di finanza, attualmente è comandante del Centro di Reclutamento del Corpo. Durante la carriera ha ricoperto importanti incarichi di comando e di S.M., tra i quali il comando del Contingente della Guardia di finanza nella missione interforze in Albania. E' docente di Diritto penale alla L.U.M. di Bari ed è autore di varie pubblicazioni.
- **Salvatore Mistretta**, generale di Brigata della Guardia di finanza, è attualmente Capo di S.M. del Comando Aereonavale Centrale. Ha percorso tutta la carriera nel Servizio Navale del Corpo, al comando di reparti impegnati nella lotta al contrabbando marittimo. Nel 1994-98 ha comandato la Legione di Taranto.
- **Luciano Luciani**, generale di Corpo d'Armata in congedo, già Comandante in seconda della Guardia di finanza, è presidente del Museo Storico del Corpo. Ha pubblicato "L'economia e la finanza italiana del 2° conflitto mondiale" e con Gerardo Severino "Gli aiuti ai profughi ebrei ed ai perseguitati" e "Il comando generale della Guardia di finanza nel primo secolo di attività". E' Presidente del Comitato di Studi Storici della Guardia di finanza.

INDICE

<i>Indirizzo di saluto del Gen.C.A. Francesco Polella Comandante Interregionale della Guardia di Finanza per l'Italia Meridionale</i>	1
<i>Introduzione ai lavori del Gen.C.A (r.) Luciano Luciani – Presidente del Museo Storico e del Comitato di Studi Storici della Guardia di Finanza.....</i>	5
<i>I SESSIONE (Presiede il gen C.A. Luciano Luciani).....</i>	11
Prof. Mariano Gabriele <i>L'Adriatico nella politica italiana dall'unità al XXI secolo</i>	13
Gen. Aldo Fossati e Gen. Espedito Finizio <i>Il contrabbando nell'Adriatico nel XX secolo.</i>	41
Amm. Pier Paolo Ramoino <i>L'importanza strategica del Canale d'Otranto</i>	71
Prof. Ernesto Longobardi <i>La situazione socio-economica della Puglia negli anni ottanta e novanta del novecento e i suoi riflessi sulla criminalità organizzata e il contrabbando.</i>	85
Gen. Pierpaolo Meccariello <i>Il contrabbando in Adriatico: un problema di sicurezza nazionale</i>	109
Gen. D. Sergio Bosco <i>La lotta al Contrabbando in Puglia e l'operazione "Primavera"</i>	127
<i>II SESSIONE (Presiede il Gen. D. Vittorio Alvino).....</i>	155
<i>Un particolare caso di contrabbando in Adriatico.</i>	157
Gen. Giuseppe Di Gaetano <i>L'esperienza dei gruppi costieri della G. di f. negli anni '60</i>	159
Gen. Giorgio Bianco <i>Un comandante di Legione negli anni critici del contrabbando in Puglia.....</i>	179
Gen. B. Fabrizio Lisi <i>La Guardia di finanza in Albania per il contrasto del contrabbando</i>	189
Gen. B. Salvatore Mistretta <i>L'estensione del diritto di cattura delle navi contrabbandiere in alto mare (c.d. presenza costruttiva). Il caso della Janet V.....</i>	243

<i>DISCUSSIONE</i>	269
Dott. Salvatore Paracampo -Presidente On. Aggiunto della Corte Suprema di Cassazione-	
<i>CONCLUSIONI</i>	277
<i>APPENDICE</i>	287
Magg. Giuliano Oliva <i>Il contrabbando in Adriatico</i> (Tratto dalla Rivista della Guardia di Finanza, anno XII n.4, luglio-agosto 1963, pag.445).....	289

INDIRIZZO DI SALUTO

GEN. C.A. FRANCESCO POLELLA

**Comandante Interregionale della Guardia di finanza per l'Italia
Meridionale**

Autorità, gentili ospiti, un grazie sentito per aver aderito al mio invito e, quindi, per essere oggi qui intervenuti.

Un cordiale benvenuto ai colleghi, ai collaboratori, in servizio ed in congedo presenti e al Comandante della Legione Allievi – Gen.D. Luciano PEZZI, che ci ospita.

Un saluto particolare al Presidente del Museo Storico – Gen.C.A. Luciano LUCIANI (che ho avuto in più circostanze quale superiore nella mia ormai lunga carriera) promotore di questa giornata di studio e di riflessione sul “Contrabbando in Adriatico nel XX Secolo”.

Questo incontro costituisce l'ideale prosecuzione di altro similare evento, svoltosi nel 2006 a Roma presso la Scuola di Polizia Tributaria, nel corso del quale si è dibattuto del Contrabbando sulle coste del Tirreno ed a Napoli.

Come ho scritto nella mia lettera, con la quale vi ho inviato il programma odierno, il Contrabbando è un fenomeno illecito con il quale la Guardia di Finanza, preposta istituzionalmente a reprimere le violazioni finanziarie, si è nel tempo sempre misurata.

Non solo, ma il contrasto a questo tipo di devianza ha nel tempo contrassegnato la storia della nostra Istituzione, determinandone

spesso l'organizzazione territoriale, le strategie di intervento, la scelta delle risorse strumentali, l'addestramento e l'impiego delle risorse umane.

I cospicui ritorni economici, che l'introduzione di T.L.E. nel territorio nazionale, una volta, comunitario, ora, ha da sempre procurato, hanno consentito nel tempo ai sodalizi, dediti a questa forma di evasione, di raffinare ed elevare il rispettivo livello strutturale.

Dalle organizzazioni più rozze, che negli anni 50/60 operavano al confine con la Svizzera, siamo passati a quelle ben più sofisticate, che introducevano tabacchi via mare sul litorale tirrenico, fino ad arrivare a quelle dalle forme ancora più corpose e dalle manifestazioni più aggressive ed efferate, protagoniste degli sbarchi qui in Puglia.

In questa Regione si è consumato l'ultimo atto di una violenta battaglia nel corso della quale il Corpo ha pagato un pesante contributo di sangue.

L' "*Operazione Primavera*", varata dal Governo per contrastare il grado di pericolosità, non più sopportabile, raggiunto dalle organizzazioni contrabbandiere, pose la parola fine ad un'epoca in cui la Puglia e le sue coste furono teatro di speronamenti, abordaggi, inseguimenti e, purtroppo, anche di incidenti in cui rimasero coinvolti occasionali testimoni.

In questa Regione, ora la situazione è tranquilla. La battaglia per la riaffermazione della legalità è stata vinta. Ma la guerra è veramente finita? Il Contrabbando è veramente morto?

No. Il Contrabbando è un fatto economico e risorge là dove è possibile lucrare remunerativi guadagni.

Qual è lo stato delle cose oggi sul versante nazionale?

La situazione è solo apparentemente tranquilla, perché sono pressoché inesistenti le eclatanti manifestazioni di traffico in forma extraispettivo, come diciamo noi, e cioè come si presentavano nel passato sulle coste tirreniche ed adriatiche.

Ma i sequestri nel loro complesso sono tornati a crescere pericolosamente. Il che significa che il contrabbando è tuttora esistente, perché seguita ad assicurare, come in passato, ampi e remunerativi margini di utile.

La flessione dei sequestri in ambito nazionale raggiunse il suo minimo storico nell'anno 2005 ed ora la parabola è in ripresa. Al 12 novembre i sequestri sono già pari al totale di quelli effettuati nell'intero scorso anno (solo nei primi 12 giorni di novembre hanno avuto una decisa impennata).

La zona maggiormente interessata è nell'Italia Meridionale (46%) e segnatamente le Regioni Campania e Puglia .

Insomma quasi il 50% del traffico interessa ancora le due regioni storiche del contrabbando.

Ma non nelle stesse forme del passato, come prima dicevo.

A Napoli arrivano via terra dal Nord, in Puglia i sequestri vengono essenzialmente effettuati nel porto di Taranto, lì i tabacchi sono rinvenuti all'interno di containers, per i quali vengono dichiarate,

ovviamente, merci di diversa natura. L'abilità consiste nell'eseguire una analisi di rischio attenta, tale da condurre all'individuazione del trasporto illegale.

Ancora non è ben chiaro quali che siano le zone di destinazione e smercio; gli sviluppi investigativi, finora acquisiti, ci portano in genere nel Regno Unito, ma ancora è presto per poter definire con esattezza le nuove tendenze.

Peraltro, spessissimo si tratta di sigarette contraffatte, ovvero di marche non appetite al gusto dei consumatori nazionali; tali constatazioni ci inducono a sviluppare un'ulteriore supposizione e cioè che almeno una parte di questi tabacchi possa essere destinata sia a mercati nazionali, ma alimentati da soggetti extra comunitari.

Come si può vedere, quindi, cambiano le modalità ma il fenomeno, inteso come forma di sicuro arricchimento da parte di organizzazioni malavitose, rimane ed il Corpo si attrezza, com'è suo costume, a questa ulteriore sfida, a difesa degli interessi erariali nazionali e comunitari.

Questo è il presente e forse il futuro.

Ma il passato non va dimenticato, se non altro perchè è una "*lesson learned*", che va quindi registrata e dovutamente analizzata.

E' questo lo spirito dell'odierno convegno che qui oggi ha luogo.

Auguro, quindi, buon lavoro e ringrazio, nuovamente, quanti hanno cortesemente raccolto il mio invito e ci hanno voluto onorare con la loro presenza.

INTRODUZIONE AI LAVORI

GEN.C.A (R.) LUCIANO LUCIANI

**Presidente del Museo Storico
e del Comitato di Studi Storici della Guardia di Finanza**

Il convegno che si svolge oggi fa parte di un ciclo che ha per fine la rievocazione, sul piano storico, degli episodi che hanno caratterizzato, fin dalla sua nascita, la diuturna lotta tra finanzieri e contrabbandieri che si protrae ormai da oltre due secoli.

Non bisogna dimenticare infatti che la Guardia di Finanza rivendica le sue origini dalla Legione Truppe Leggere, un corpo militare istituito nel 1774 dal re Vittorio Amedeo III di Savoia per contrastare il contrabbando in tempo di pace e partecipare alle operazioni belliche in guerra.

Nella seconda metà del XVIII secolo le esigenze finanziarie dello Stato Sabauda erano cresciute a dismisura a causa delle ingenti spese necessarie per ripianare la spesa originata dalla partecipazione dell'Armata Sarda alle numerose guerre che avevano caratterizzato la prima metà del secolo e dalla necessità di aggiornare le infrastrutture del piccolo Regno che si avviava alla modernizzazione.

Per fronteggiare i cospicui esborsi di denaro i governanti non avevano altra scelta che aumentare l'imposizione fiscale che a quei tempi era impostata prevalentemente sui dazi doganali e sui monopoli.

Le elevatissime aliquote erano però un incentivo irresistibile all'evasione, cioè al contrabbando, che da tempo era endemico nelle aree di confine con la Francia e la Svizzera, ma che nella seconda metà del '700 veniva praticato a livello industriale da bande di malfattori, vere e proprie holding per le quali operavano centinaia di persone, con margini di guadagno elevatissimi.

Per cercare almeno di limitare il fenomeno si dovettero impegnare reparti militari, la Legione Truppe Leggere appunto, che sorvegliava la frontiera con forti pattuglie di militari a piedi ed a cavallo.

Il contrabbando tuttavia continuò a prosperare sia sulla frontiera terrestre che su quella marittima anche nei secoli successivi, incentivato dalle alte tariffe doganali che gli Stati che si succedevano nella penisola (Regni Napoleonici, Principati Preunitari, Regno d'Italia) imponevano per esigenze di cassa.

Le merci maggiormente contrabbandate, specie via mare, oltre ai tabacchi, che provenivano da Malta e dalle coste africane del Mediterraneo e venivano sbarcate un po' dovunque, ma soprattutto in Sicilia e Calabria, erano lo zucchero che interessava il litorale Adriatico ed il caffè, introdotto illegalmente attraverso i grandi porti quali Ancona, Bari, Palermo Napoli e Genova.

Il contrabbando alla frontiera con la Svizzera e con l'Austria e sulle coste dell'Adriatico, dello Ionio e del Tirreno fino alla prima guerra mondiale fu la forma di evasione più pericolosa per l'erario tanto che

tutti i governi che si succedettero alla guida del Paese posero ai primi posti delle priorità di programma il contrasto del fenomeno.

Soltanto nel primo e più ancora nel secondo dopoguerra del XX secolo, con la progressiva maggior importanza del gettito tributario proveniente dalle imposte dirette e dalla imposte indirette sugli affari, la perdita di entrate erariali dovuta al contrabbando divenne percentualmente inferiore rispetto a quella derivante dall'evasione all'imposizione diretta ed indiretta, per cui il fenomeno risultò sempre meno rilevante, fino a divenire trascurabile all'inizio del terzo millennio.

Il contrabbando però, nella seconda metà del XX secolo da evento che incideva esclusivamente sulle finanze statali, divenne fonte di finanziamento delle organizzazioni criminali assumendo quindi spiccata valenza di minaccia all'ordine pubblico.

Il contrabbando di sigarette, a partire dagli anni '50 e '60 del secolo scorso fu in un primo tempo appannaggio della mafia siciliana e della 'ndrangheta calabrese, poi della camorra napoletana ed, infine, delle associazioni criminali pugliesi.

Quando la sfrontatezza e la spietatezza delle organizzazioni pugliesi che gestivano il contrabbando raggiunse l'acme, a metà degli anni '90, le Autorità di Governo, che fino ad allora avevano valutato il contrabbando di moderata valenza criminale, si resero conto del pericolo e destinarono alla repressione i mezzi necessari, e quindi in pochi mesi, con l'"operazione primavera" del febbraio 2000 questa

forma delinquenziale fu stroncata ed il contrabbando sopravvisse solo come fenomeno marginale che interessava sempre minori frange di popolazione.

Ora del contrabbando di sigarette si interessano soprattutto gli storici ed in questo quadro il convegno odierno rappresenta un tentativo di incentivare la ricerca su avvenimenti dei quali tra non molti anni si perderà la memoria.

In precedenza sono stati già tenute due giornate di studio dedicate a questi argomenti.

La prima, svoltasi a Bergamo nel maggio 2003, ha avuto per oggetto l'evoluzione del contrabbando alla frontiera terrestre con gli Stati confinanti e soprattutto con la Confederazione Elvetica che ha avuto grande sviluppo nel primo secolo dell'Unità d'Italia e che negli anni '70 è praticamente cessato per il rapido aumento del differenziale del cambio lira-franco svizzero che ha reso antieconomica la vendita di sigarette svizzere in Italia.

La seconda, che ha avuto svolgimento a Roma il 21 marzo 2006, ha trattato il contrabbando di tabacchi sulle coste del Tirreno ed a Napoli con particolare riguardo al periodo dal 1950 al 1985, allorquando una nuova interpretazione giurisprudenziale consentì il sequestro delle navi contrabbandiere non solo nelle acque territoriali italiane, ma anche in alto mare.

Da allora i motoscafi contrabbandieri napoletani (cosiddetti "scafi blu") si spostarono in Puglia, da dove era possibile rifornirsi di

tabacchi di contrabbando direttamente nei Paesi frontalieri, Albania e Jugoslavia.

La giornata di studi odierna si occuperà del contrabbando in Adriatico nel XX secolo, con particolare riguardo agli anni '80 e '90 che segnarono la massima espansione del contrabbando marittimo in Italia, ma anche la sua estinzione.

Il ciclo di giornate di studio sarà concluso il prossimo anno, con un convegno da tenersi a Palermo nel quale i relatori esporranno i risultati delle loro ricerche sul contrabbando quale fonte di finanziamento della criminalità organizzata di matrice sicula, calabrese, campana e pugliese, nelle sue varie forme manifestatesi nel corso del XX secolo.

Il contrabbando in Adriatico presenta indubbi spunti di interesse e di originalità. Di origini antiche, risalenti all'epoca romana, quando era praticato dai pirati annidati nell'arcipelago dalmata, costituì in epoca medioevale un problema anche per la repubblica di Venezia e quindi, nell'era contemporanea per i domini assoggettati all'impero napoleonico.

Fu particolarmente fiorente nella prima metà del XIX secolo: Riccardo Bacchelli nella sua monumentale opera "Il mulino del Po", nel narrare le vicende di una antica famiglia di mugnai sul Po e nella città e terra di Ferrara, nel quadro di quel secolo di storia d'Italia, illustra magistralmente la figura di Michele Bergando da Ragusa, l'odierna Dubrovnik, detto appunto "il Raguseo", che grazie al

“blocco continentale” imposto ai domini di Napoleone si era indotto a praticare il contrabbando attraverso la laguna di Comacchio e le bocche del Po con guadagni tanto lauti, che avanti con gli anni si era ritirato a vivere da signore a Ferrara.

Nel prosieguo del romanzo, si narra ancora come il mulino del protagonista fosse al centro di traffici contrabbandieri anche nel periodo precedente all’unità d’Italia e come molti riuscissero ad arricchirsi sfruttando fraudolentemente le molte frontiere degli Stati preunitari.

Il contrabbando nell’Adriatico prosperò ancora fino alla prima guerra mondiale, alimentato da organizzazioni basate sulle coste dalmate e sulle quali la monarchia austro-ungarica non disdegnava di chiudere un occhio per mettere in difficoltà l’economia del Regno d’Italia, suo rivale storico.

Il fenomeno ebbe una stasi tra le due guerre mondiali, ma riprese vigore nel secondo dopoguerra agevolato dalla vicinanza della penisola alle coste jugoslave e albanesi, controllate da regimi che traevano introiti non secondari dagli illeciti traffici.

Ma quale sia stata l’evoluzione del contrabbando negli ultimi cinquant’anni sarà illustrata dai relatori del convegno ai quali cedo la parola.

I SESSIONE

(Presiede il Gen. C.A. (r) Luciano Luciani)

Prof. Mariano Gabriele

***L'Adriatico nella politica italiana dall'unità
al XXI secolo***

L'Adriatico non è un mare di transito, ma un seno chiuso del Mediterraneo che non porta da nessuna parte, salvo che agli scali della parte settentrionale ed ai loro entroterra. Una tale situazione geografica ha condizionato sempre i flussi del traffico marittimo, in senso longitudinale per quelli di lunga distanza, costretti ad uscire dall'Adriatico per dirigersi altrove, e nel senso della latitudine per quelli tra le due sponde, oltre a quelli locali costieri, particolarmente facilitati dalla geografia lungo la costa orientale. I navigatori greci dell'antichità non hanno amato questo mare, anche perché gli entroterra vicini non promettevano molto: ed è difficile raggiungere un alto tenore di vita con la pesca.

Nell'unità di Roma, una volta eliminati i pirati, non c'è spazio per contrasti politici ed economici significativi, contrasti che invece Venezia deve superare per affermare la sua espansione fino al dominio di tutto il bacino, definito Golfo di Venezia. In quel mare la Serenissima si arroga il diritto di visita sulle navi in transito, confisca merci ed impone gabelle: si avvale del controllo diretto di punti forti sulle due sponde e di intese, come quella con Ragusa, che con l'aiuto

degli ungheresi riesce ad affrancarsi dal controllo diretto di Venezia nel 1358. Intanto la dimestichezza tra le due sponde cresce sempre più, nel quadro di una civiltà marittima comune che va da Trieste a Creta, caratterizzata dall'influenza dominante della superiore cultura italiana. (1)

Trieste passa agli Asburgo nel 1382, ma per molto tempo non ha alcuno sviluppo; decollerà solo nel XVIII secolo, con Carlo VI e Maria Teresa, come porto franco dotato di un grande entroterra. Venezia è costretta a far buon viso a cattivo gioco, mentre si avvicina la fine della Repubblica indipendente. Con la parentesi napoleonica tramonta l'effimera vita delle "Province illiriche" sotto controllo francese dal 1809 al 1813, che passano agli austriaci; da oriente preme l'Ungheria e sulla costa dalmata la minoranza italiana fronteggia la superiorità numerica degli slavi con la preminenza culturale ed economica. Il commercio tra le due rive adriatiche risente della forza di attrazione dello scalo giuliano e delle sue strutture mercantili: rapporti consolari lamentano il peso della "verticalizzazione" dei traffici e dell'intermediazione austriaca. (2) Le linee marittime austriache e ungheresi predominano sempre più, specie sui lunghi percorsi, mentre fra la Dalmazia e gli approdi orientali da un lato e le coste pontificie e napoletane dall'altro resistono legami di traffico minore, non sgraditi ai consumatori, cui danno una mano quei pescatori che non vivono solo di pesca: le più avanzate tecniche di sfruttamento del mare consentono agli italiani di vendere pesce sulla

riva orientale e di riportare pollame. Se tutto non è proprio legale, si prendono i loro rischi.

Su questa realtà piomba l'Unità italiana e l'Adriatico diventa subito un punto nevralgico nei rapporti italo - austriaci. Soltanto una linea della Ragusea collega direttamente le due sponde, ma il commercio estero dell'Impero, da e per qualunque importante direzione, deve passare dal Canale d'Otranto, su cui grava un predominio strategico italiano, potenziale o effettivo. E' questo il problema, non addolcito al palato di Vienna dall'evidente vantaggio tattico austriaco sul bacino interno derivante dal possesso della costa orientale. L'aspirazione italiana ad avere un punto d'appoggio sulla sponda balcanica per essere in grado di azionare il catenaccio marittimo dalla Puglia, appare esiziale agli austriaci che temono di essere chiusi in un sacco la cui bocca è in mano di altri: e questo sarà inevitabile se gli italiani metteranno le mani su Corfù. come suggerisce la missione Osio – Arminjon del 1876, o su un punto qualunque della costa albanese. Di qui l'attrezzamento della base di Cattaro come risposta a Taranto, di qui la politica filoslava di Vienna ai danni degli italiani, sempre più compressi e sempre meno numerosi sulla riva dalmata.

All'inizio del XX secolo, il punto di vista estremo dell'imperialismo italiano viene ben espresso dall'invocazione dannunziana de *La nave*:

Signore nostro. rendici l'Adriatico!

Libera alla tua gente l'Adriatico!

Patria ai Veneti tutto l'Adriatico!

Contrastato da francesi e russi, questo punto di vista riceve molta soddisfazione nel Patto di Londra, firmato da francesi e inglesi convinti di doverlo accettare per forza e dai russi riluttanti. Attraverso passaggi che non è qui il caso di ricordare, sarebbe stata la premessa del contenzioso adriatico italo – francese alla fine della guerra, della nascita della Jugoslavia e della “tesi di una vittoria mutilata”, che la Relazione ufficiale italiana definisce “malaugurata”. (3)

Alla fine si avranno tre entità statuali distinte sulla costa orientale, oltre alla minuscola *enclave* italiana di Zara. La maggiore, la Jugoslavia, brillerà per discontinuità politica, e dopo il colpo di Stato del marzo 1941, sarà rapidamente occupata dalle truppe dell’Asse. Il piccolo Montenegro, dopo la resurrezione del novembre 1918, avrà una brevissima vita diventando un banato della Jugoslavia; ne seguirà la sorte con l’invasione del 1941, che gli ridarà un’effimera esistenza durante gli anni di guerra. L’Albania, dopo vicende al limite dell’operetta, vedrà svolgersi sul suo terreno una parte della Grande Guerra, alla fine della quale riavrà l’indipendenza; ma l’Italia, che già nell’ottobre 1914 si era impadronita dell’isoletta di Saseno, tornerà in grande stile ad occupare tutto il paese nell’aprile 1939.

Al termine della seconda guerra mondiale, tra il Territorio libero di Trieste e la Grecia saranno costituiti due Stati comunisti, l’uno e l’altro non alieni, come vedremo, dal coltivare eresie rispetto al verbo di Mosca. Sono la Jugoslavia di Tito che assorbe anche il Montenegro come sesta repubblica della Federazione, e l’Albania di Hoxha: nei

due Paesi i capi carismatici hanno guidato la resistenza contro le forze dell'Asse ed instaurano democrazie popolari; ciascuno di loro ha il controllo pressoché assoluto del partito comunista e delle forze armate, e governerà fino alla morte naturale come un monarca del Seicento.

Un simile atteggiamento è favorito dalle circostanze. L'esito catastrofico della guerra di Hitler e di Mussolini ha portato l'Armata Rossa ad impiantarsi solidamente nel cuore dell'Europa centrale e i suoi alleati a controllare da vincitori le coste orientali dell'Adriatico, su cui l'Italia, sconfitta e pressoché disarmata, non può sul momento proporre una efficace propria opposizione e teme anzi di non poter sostenere eventuali aggressioni. L'Adriatico diventa subito una frontiera tra il mondo occidentale e quello orientale, in una logica che si protrarrà per tutto il tempo della guerra fredda, durante la quale i confini di ciascun blocco saranno imm modificabili malgrado gli screzi interni. Una situazione tale non vincola più le azioni dei singoli Stati alla loro dimensione reale, ma fornisce anche alle mosche cocchiere il sostegno di tutta la potenza del blocco. Improbabili soggetti statuali sono così incoraggiati ad agire, sia come zeloti di cause comuni, sia come protagonisti di iniziative che mai avrebbero osato intraprendere se fossero stati soli. E allora nel maggio 1946 gli incrociatori britannici *Orion* e *Superb* vengono cannoneggiati mentre sono in navigazione al limite delle acque territoriali; l'Albania di Hoxha sta fortificando le sue coste e in ottobre, al largo del suo litorale il

cacciatorpediniere britannico *Saumarez* incappa in una mina e affonda, mentre è in navigazione insieme al seziionario *Volage*. Inoltre la frontiera albanese con la Grecia sarà permeabile per anni ad aiuti in favore di Markos durante la guerra civile.

Nel primissimo dopoguerra la Jugoslavia non perde occasione per fare la voce grossa. Nell'aprile 1946 protesta per la presenza a Trieste dell'incrociatore *Fargo*, nave ammiraglia della forza navale americana del Mediterraneo, considerando tale presenza come un messaggio non amichevole. In novembre viene abbattuto un ricognitore occidentale e in dicembre il Parlamento Federale jugoslavo approva un programma ambizioso di costruzioni navali che dovrebbe fare della Jugoslavia la potenza marittima dominante in Adriatico e importante nel Mediterraneo. Prevede 4 incrociatori, 20 cacciatorpediniere, 140 sommergibili, ed è talmente fuori dalla realtà che non sarà mai attuato, salvo che in minima parte; però è utile per capire quali aspirazioni, nel quadro di una politica di blocco, possono animare Belgrado. (4)

Ma gli anni '40 riservano ancora una grossa sorpresa. Nel 1948 Tito rompe con Stalin ed esce dal Cominform. Il dissenso con Mosca non riguarda la scelta socialista, quanto piuttosto la forte ispirazione nazionale che esprime la marca jugoslava dell'impero, insofferente di ogni ingerenza esterna, e il palleggio delle responsabilità per il fallimento del programma industriale di Belgrado. Così gli aiuti ai guerriglieri greci saranno sospesi nell'aprile 1949 e in agosto i sovietici non sosterranno le pretese di Tito sulla Carinzia meridionale.

Nella zona B del Territorio Libero di Trieste viene introdotta la valuta jugoslava e vengono assunte altre misure che sembrano preludere a un'annessione, aggravando la tensione con l'Italia, che non vede con piacere gli americani concedere a Tito, per superare il difficile momento economico, aiuti finanziari, cui seguono anche forniture militari. Inoltre, con provenienza dalla Romania, un florido contrabbando di petrolio concorre a sostenere la situazione degli eretici di Belgrado. Tito ostenta indipendenza e nel 1953 firma un patto balcanico con Grecia e Turchia. Vende anche fumo in tema di potenza militare, e con un certo successo, tanto che nell'estate 1954 si teme addirittura un suo colpo di mano su Trieste e unità della Marina italiana e della 6° flotta americana sono mobilitate in Adriatico.

Il ritorno della città all'Italia, in ottobre, modifica radicalmente la situazione, al punto che dall'anno seguente l'Italia diventerà il primo *partner* commerciale della Jugoslavia. Quando si avvia la riconciliazione di Belgrado con Mosca, dopo la morte di Stalin, appaiono ormai superati sia il timore italiano che il vicino orientale sia solo l'avanguardia di una grande invasione slava, sia quello jugoslavo per l'imperialismo italiano. (5) Oltre Adriatico, tuttavia, non si estingue mai del tutto quella "paura psicologica tipica dei popoli contadini che vedono tutto in termini di possesso fisico della terra".

(6)

Con la firma del Trattato dell'Atlantico del Nord, il 4 aprile 1949, è intanto finito l'isolamento dell'Italia, le cui forze navali hanno in

carico, oltre a una zona non vasta del Mediterraneo centrale, il mare Adriatico. In armonia con questi compiti, il primo programma navale italiano di rinnovo della flotta si basa su unità di scorta a vocazione antisom, dragamine e vedette rapide per la lotta in Adriatico: L'indirizzo delle nuove costruzioni appare appropriato, tanto più che anche dopo il ritorno di Trieste all'Italia e il miglioramento dei rapporti tra Roma e Belgrado “ la strategia marittima atlantica per il settore adriatico resta sotto la piena responsabilità della Marina italiana, anche nell'ipotesi che questa debba assicurare la protezione del fianco costiero del dispositivo alleato nel nord della penisola”. (7)

Enver Hoxha non ha seguito Tito nello strappo con l'Unione Sovietica. Anzi, nel giugno 1949 alcuni capi comunisti albanesi vengono messi a morte perché “titoisti” e a novembre, quando scade il trattato di amicizia e mutua assistenza con Belgrado, non viene rinnovato. C'è quindi una logica nel fatto che un gruppo navale sovietico, attraversando per la prima volta i Dardanelli dopo la fine della guerra, vada ad ancorarsi a Durazzo nel maggio 1954. E' infatti in questa seconda metà degli anni '50 che vive e si esaurisce il breve idillio navale albanese-sovietico: quattro sommergibili e una nave appoggio della flotta del Nord sono dislocati nell'estate 1956 a Valona e negli anni seguenti la base concessa da Hoxha sarà utilizzata in media da 12 sommergibili e 2 *tender*. Ma a fine decennio una disputa ideologica guasta i rapporti tra Tirana e Mosca, facendo sì che la presenza navale sovietica in Albania si riduca molto dal 1961 e cessi

del tutto nel '63. Da quella presenza gli albanesi ricaveranno qualche unità sommergibile e una nave appoggio, più trattenuti a forza che concessi; ma la linea subacquea che riescono a mettere insieme all'inizio (forse 4 sommergibili) è destinata a decadere rapidamente per la mancanza di pezzi di ricambio.

Questa esperienza non basta a fermare l'Albania di Hoxha. Negli anni '50 si sviluppa contro tutti la pazzesca avventura dell'autarchia nel Paese più povero d'Europa. Si cerca un vocabolario marinaro albanese che non derivi da italiani o greci, senza tener conto che il momento marittimo migliore dell'Albania è stato vissuto durante la dominazione veneziana e che la conquista turca ha allontanato gli albanesi dal mare. Poiché Enver Hoxha, che governerà il Paese più a lungo di chiunque, non considera la religione, qualsiasi religione, come un'esperienza umana storicamente legittimata, viene promosso l'ateismo di Stato. Nel maggio 1948 incomincia la persecuzione e prosegue senza tregua; chiese e moschee vengono distrutte, nel 1967 anche gli ultimi focolai religiosi saranno soppressi, in quanto non indispensabili per assicurare la liberazione sociale dei lavoratori. Il poeta allineato Vaso Prasha esorta i compatrioti:

“Albanesi, non curatevi di chiese e moschee.

nostra fede comune è l'albanizzazione !”

e si capisce bene che lo “inaudito nazionalismo dei popoli balcanici” (Petta) dà una robusta mano per trovare un sostituto del trascendente.

La rottura con Mosca induce Tirana a cercare un punto di riferimento in Pechino, cui viene offerta anche una base per sommergibili in Adriatico che i cinesi useranno con discrezione e che comunque sarà tolta loro quando alla fine degli anni '70 il disaccordo con la Cina diventerà incompatibile e sfocerà in un aperto dissidio. Peraltro, il comunismo autarchico non registrerebbe soltanto fallimenti, perché la lotta all'analfabetismo è efficace e si ottengono miglioramenti nel campo della sanità e della distribuzione di energia, ma anche Enver Hoxha non sfuggirà all'implacabile rapporto dei dittatori col ridicolo: in un Paese in ginocchio ci si preoccupa di proibire alle donne di portare borsette o gioielli, considerati simboli della decadenza occidentale, e sarà condotta con estrema decisione la guerra alle barbe, con i barbieri in piazza e le guardie di frontiera addestrate ad usare le forbici. (8)

La proiezione marittima dei Paesi della sponda orientale è in ritirata in Adriatico, dove secondo un autorevole commentatore "i cambiamenti sono stati sempre conseguenza di quelli avvenuti per terra". (9) Dell'Albania si è detto, in Jugoslavia si afferma la teoria della difesa territoriale basata su forze semipartigiane appoggiate da unità più organizzate. Ciò presuppone una forte omogeneità politica che non c'è e privilegia la filosofia militare terrestre della Serbia: se vi sarà un'invasione dal mare, il contrasto non mirerà tanto ad impedire lo sbarco, quanto a ristabilire la situazione *ex ante* mediante operazioni sul terreno. (10)

Incalzano gli anni '70. I diplomatici occidentali accreditati a Belgrado si convincono sempre più che la Jugoslavia non esiste, e che la Federazione stia per il momento assieme solo grazie alla presenza di Tito, alla sua abilità di giocoliere della politica ed alla sua polizia. E' questa un'opinione che troverà conferma nel lungo periodo, però nel frattempo Tito continua a governare con mano ferma e ottiene successi in campo internazionale. Si impone come *leader* dei Paesi non allineati, ed è vezzeggiato dall'una e dall'altra parte, che gli manifestano formalmente una considerazione sproporzionata nel tempo non breve in cui era costume trovare un compromesso su cittadini di Paesi terzi, come gli jugoslavi, per assegnare cariche di vertice nelle organizzazioni internazionali. Investire nel neutralismo è pagante per la Jugoslavia, che nel 1977 può addirittura apparire come un fattore di stabilità per l'area mediterranea e per i Balcani, definiti sotto questo profilo "una regione esemplare". (11)

Alla luce di tali considerazioni, ben si comprendono i costanti dinieghi di Belgrado alle richieste sovietiche di ottenere un porto per la Marina sovietica al fine di rimpiazzare la base perduta di Valona. Nel giugno 1962, dopo la riconciliazione con Mosca, la prima visita di cortesia di una forza navale sovietica proveniente dal Mar Nero ha fatto capo a Cattaro, che piacerà molto agli ammiragli russi, però in quella occasione non viene avanzata nessuna richiesta, sebbene la dislocazione in Mediterraneo dei sommergibili *Polaris* americani preoccupi già da un anno la strategia marittima sovietica. Una

formazione della flotta del Mar Nero visita Spalato nel marzo 1967, con la consegna di mostrare in ogni occasione un'accattivante amicizia; in aprile appare in Jugoslavia l'ammiraglio Gorshkov, alla ricerca di facilitazioni e di punti d'appoggio per la sua flotta: alla fine chiederà di usare la base montenegrina di Cattaro, ma riceverà un rifiuto giustificato dalla politica neutralista di Belgrado. Dopo la guerra del Kippur, tuttavia, i contatti tra le due Marine diventano più frequenti e nell'aprile 1974 la Jugoslavia apre i suoi cantieri alla 5° Squadra sovietica. Due anni dopo, in agosto, di nuovo Gorshkov cercherà di ottenere basi, o almeno supporto logistico: però il tentativo cade in un momento non propizio dei rapporti tra le due capitali, e l'ammiraglio ottiene poco. A metà novembre Breznev arriva a Belgrado con programmi massimalistici: recuperare la Jugoslavia al Patto di Varsavia, che avvanzerà così i suoi confini fino all'Adriatico; ma persegue l'obiettivo in modo un po' rozzo e pesante, chiedendo Cattaro, diritto di sorvolo, facilitazioni per la flotta sovietica; in risposta Tito, ben conscio dell'importanza enorme del suo patrimonio neutralista, reagisce "con indignazione". Però i cantieri jugoslavi non interrompono la loro collaborazione con la Marina sovietica e si unisce ad essi, nel 1979, anche un cantiere pubblico greco; Atene, in questa fase, ha forti scambi commerciali con la Jugoslavia, dove esporta merci e servizi per 26,5 milioni di \$. (12)

A metà del decennio la spartizione di fatto dell'ex Territorio Libero di Trieste riceve un avallo formale. Sono gli accordi di Osimo del 20

novembre 1975, che dopo più di un ventennio riconoscono e legalizzano la situazione esistente. Saranno poi invocati con successo dalla Slovenia nel 1994, al fine di ottenere il riconoscimento dell'eredità jugoslava in ordine ai confini terrestri e marittimi con l'Italia. Una interessante tesi di laurea discussa nella mia Facoltà illustra bene il successo politico sloveno, consistente nel far precedere il negoziato europeo per l'associazione alla CEE a quello con l'Italia, così da far leva sulla solidarietà prevalentemente di facciata dei soci europei di Roma. Sia chiaro che questo accenno non può avere dignità di critica, per giustificare la quale sarebbero necessari ben altri approfondimenti che ci porterebbero lontano. (13)

Irrompono gli anni '80 con le "grandi morti", ed è il principio della fine. Il 4 maggio 1980 muore il maresciallo Tito. I rapporti con Mosca migliorano quasi subito, con soddisfazione degli esponenti delle Forze armate, palesemente filorusi, ma senza ritorni importanti: anche l'Unione Sovietica ha i suoi problemi. Nel luglio dell'anno successivo c'è una nuova visita di Gorshkov a Belgrado, e poco dopo la Marina jugoslava riceverà due moderne fregate della classe *Koni* di costruzione sovietica; in cambio, cresce l'impegno dei cantieri locali per le navi della 5° Squadra, ma già la presenza di questa nel Mediterraneo è diminuita di un terzo rispetto agli anni '70. La memoria di Tito formalmente è venerata, ma il suo messaggio unitario è sempre meno attuale: ciascuno vuole andare per la sua strada, tranne, naturalmente, la Serbia, che esprime volontà di potenza,

giustificandola con le sue virtù ancestrali; caratteristico appare, in proposito, *Il libro di Milutin* di Danko Popovic, nel quale il contadino serbo resta integro, saldo sulla terra e mantenendo la sua dignità, sebbene debba passare attraverso rivoluzioni e guerre. Fallita la sperimentazione basata su un'idea socialista astratta, esplode, grave, la crisi economica, davanti alla quale ogni etnia della Federazione è portata a pensare in proprio. Del maresciallo scomparso, intanto, non si parla soltanto bene: ha governato col terrore, ha avuto l'ossessione dei nemici interni, è stato criticato perfino dai militanti, come Evdard Koček, che ha bollato come "usi turchi" i suoi eccessi e ha dovuto ricordare al partito che Belgrado è ancora in Europa. (14)

Nel 1985 muore anche Enver Hoxha. I suoi ultimi anni sono stati particolarmente deleteri, la produzione agricola e industriale è caduta, la miseria si è diffusa sempre più e lo spettro della fame non è così lontano come si era creduto. Ora i progressi compiuti sotto Hoxha non giustificano niente per gli albanesi, che rimproverano al dittatore morto di averli esclusi dalla libertà, ma soprattutto dal benessere. Il nuovo presidente Alia eredita una situazione disastrosa e un popolo molto scontento, ogni decisione che assume viene criticata da tutte le parti. In pochi anni si arriverà al collasso. Il 20 febbraio 1991 la statua di Hoxha a Tirana viene abbattuta, ma l'Albania continua a vivere tempi difficili perché la lotta politica si radicalizza, la corruzione si espande e in certi momenti la stessa sopravvivenza del popolo è affidata ad interventi stranieri, in massima parte italiani. Comincia del

'91 l'esodo verso l'Italia di decine di migliaia di albanesi e ne conseguono i pattugliamenti del Canale d'Otranto, ma c'è, soprattutto, una straordinaria espansione dell'illegalità. Un documento della Direzione degli Affari Politici della Farnesina, del novembre 1998, individua nella lotta alla criminalità organizzata un problema centrale. Mentre l'OSCE (Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa) si impegna nella raccolta delle armi e la Turchia ricostruisce la base navale di Vlore danneggiata dai disordini civili dell'ultimo anno, la Banca centrale albanese lancia un grido d'allarme sugli effetti negativi del traffico illegale in un Paese che è passato da un'inflazione di 100 nel dicembre 1993 ad una di 183 nell'agosto 1997. L'occupazione legale si riduce, imperversa la pirateria dei prodotti. Nel sud molte famiglie vivono coltivando cannabis. Attacchi armati provocano morti e feriti a posti di polizia. (15) E' attivissimo il trasporto illegale, cui sono affidate partite di hashish e di qualunque altra cosa che non sia lecito trasferire.

Il progetto jugoslavo fallisce clamorosamente nel corso degli anni '90, i più agitati della storia balcanica dell'ultimo mezzo secolo. Benché né Washington né Mosca lo vogliano, la federazione implode e tra rivoluzioni e guerre nascono le repubbliche slovena, croata e bosniaca. La Macedonia riuscirà a rendersi indipendente senza un vero conflitto, mentre l'ancora insoluta questione del Kosovo induce gli occidentali ad intervenire sotto le sigle della NATO e dell'UEO. Dopo la morte di Tito, le ambizioni di egemonia serbe non trovano freno, e la situazione

interna della Federazione si deteriora rapidamente. Le prime a volersene andare sono le regioni-etnie più sviluppate economicamente e più ricche: Slovenia e Croazia proclamano l'indipendenza nel giugno 1991, e ne consegue una serie di guerre che coinvolgeranno presto anche Bosnia ed Erzegovina. Non seguiremo le loro complesse vicende, le operazioni campali, i blocchi navali, le complicazioni derivanti dall'esistenza di zone miste e di *enclaves*. Le comuni preferenze americane e sovietiche per il mantenimento dell'unità jugoslava saranno travolte, e falliranno anche gli accordi di Dayton, che hanno preteso di mettere insieme una componente croata cattolica e bosniaca musulmana con una componente serba ortodossa ed esasperatamente nazionalista: il tutto in una situazione sul terreno che vede intersecarsi linee di comunicazione e di accesso musulmane e serbe. Si comprende che non saranno più solamente le questioni economiche a motivare le guerre, perché vi si sovrapporranno le rivalità delle etnie, le dispute della terra, i conflitti religiosi. Con deportazioni ed eccidi si affaccia la barbarie della "pulizia etnica", che si osa chiamare pudicamente col nome di migrazione. Lo Stato – nazione cerca di omogeneizzare la popolazione dal punto di vista linguistico e culturale, espellendo i gruppi che considera irriducibilmente estranei per consolidare il proprio potere, con giustificazioni volta a volta strategiche, storiche, demografiche. (16) Gli effetti sono drammatici: oltre che sugli uomini ci si accanisce sulle cose, sulle memorie. Paradigma della tragedia è la Bosnia, poi lo sarà

il Kosovo. Nel rapporto di un alto ufficiale italiano del 1993 si legge che durante la guerra tutti i monumenti storici e religiosi islamici sono stati rasi al suolo, e che 60.000 bosniaci sono stati cacciati via, ma che 75.000 profughi serbi sono arrivati. Analogamente altrove, specie in Kosovo, saranno distrutti monasteri storici e chiese ortodosse e la minoranza serba, a sua volta, si troverà assediata e discriminata.

Ma vi sono altre conseguenze. Tra il 1991 e il 1997 il PIL della Repubblica federale jugoslava (Serbia, più Vojvodina e Montenegro) si contrae a circa un terzo del valore iniziale. E poi comincia a proporsi la questione del Montenegro, dove è al potere una fazione fedele a Belgrado, ma dove il partito liberale propone la secessione e l'indipendenza. In realtà, dall'unione con la Serbia il povero Montenegro ricava ben poco, tanto che nel 1989 il potere d'acquisto è già caduto a un quinto di quello dell'84, né si possono accusare soltanto le sanzioni economiche perché il declino è incominciato tre anni prima che venissero imposte. (17)

Lutard non esita ad affermare che “sotto Milosevic la criminalità, la corruzione, il *racket* e i traffici di ogni genere si sono sviluppati in modo vertiginoso”. (18) L'illegalità investe i traffici sul Danubio, che consentono alla Serbia di ottenere petrolio ed altri rifornimenti necessari per sostenere le sue guerre perdute, e comportano essenzialmente trasporti da est ad ovest risalendo il fiume: tra il 1993 e il 1996 l'UEO costituisce una forza di polizia multinazionale, col comando della Guardia di Finanza italiana, per contrastare questo

fenomeno nella misura del possibile, (19) ma certo questa linea di rifornimenti clandestini a Belgrado non scompare. La via marittima è più vasta e ancora più difficile da controllare in tempo di pace: l'operazione internazionale *Sharp Guard* ha comportato durante le ostilità il controllo di 74.000 mercantili, l'abbordaggio di 6.000, il dirottamento in porto di 1.400 e il sequestro di 6; ed è stata seguita da un'azione di bonifica di mine nelle acque croate e poi, in relazione del Kosovo, da un'altra grande operazione aeronavale. (20) Le operazioni di embargo sono state un successo per le forze navali della NATO e dell'UEO, ma la fine della guerra ha lasciato aperti problemi che l'azione transeunte di una flotta non poteva risolvere. In Adriatico, largo 200 km tra le due sponde, si sovrappongono zone di pretesa sovranità profonde 200 miglia (21): le delimitazioni che ne risultano sulla superficie del mare non sono sempre chiarissime. Inoltre, usando imbarcazioni veloci è possibile svariare su varie rotte; il porto di Antivari, o Bar, costituisce forse l'epicentro delle navigazioni fuori legge che sono ben lontane dall'innocente in confronto contrabbando di sigarette: ci sono le armi, la droga; poi verranno le persone umane, né si potranno escludere i terroristi.

Non sappiamo se il terremoto politico ha finito di sussultare in Adriatico. Di fronte alla sponda occidentale italiana, il litorale orientale appare frammentato, anche se la massima parte di quello che apparteneva alla Jugoslavia è rimasto alla Croazia; più a sud l'Albania ha conservato la sua tradizionale estensione di coste e così il

Montenegro: oltre a questi tre Paesi costieri hanno sbocchi in Adriatico la Slovenia – ed è stato uno dei fattori di sviluppo della sua economia – come pure la Bosnia - Erzegovina, ed altri premono per ottenerlo. E' una situazione ancora fluida, con i dialoghi fra sordi dei serbo-albanesi, con processi di varia natura non ancora consolidati che trattengono nei Balcani forze di pace straniere nell'incerta speranza che preludano ad un soddisfacente assestamento generale.

La criminalità si è adattata alla globalizzazione con rapidità ed efficienza, prima degli Stati che solo alla fine del secolo XX si sono resi conto che il contrasto all'illegalità non è un problema interno: nel G 7 di Birmingham, del maggio 1998, è stato posto in evidenza con allarme che l'interdipendenza dei mercati consente al crimine organizzato di minacciare la libera concorrenza e in qualche misura anche la sicurezza dei Paesi evoluti e dei loro sistemi economici.

Nei Balcani occidentali le organizzazioni fuori legge sono cresciute, favorite dalla tragedia jugoslava degli anni '90, che ha prodotto conflitti, instabilità, povertà e disgregazione sociale, ha indebolito le istituzioni, favorito la loro infiltrazione e la corruzione. Ma c'è anche la povertà di sempre, in Paesi come la Macedonia e l'Albania, oltre a quella indotta dalle guerre. I Paesi che gravitano sulla sponda adriatica orientale insistono geograficamente tra l'Occidente e un'area molto vasta dalla quale provengono droga, armi, esseri umani ed alla quale arrivano automobili rubate ed altri frutti di crimini; in condizioni simili il controllo del mare diventa di importanza vitale. Esso non può

essere affidato alla Marina militare, o solo ad essa, a causa dell'estensione e della capillarità delle azioni illegali, ma è necessario ricorrere alla Guardia Costiera, struttura più leggera e idonea al genere di contrasto richiesto dal fenomeno da combattere.

E' diffusa opinione che le misure poste in essere dai Paesi dell'Adriatico orientale abbiano ottenuto risultati modesti rispetto allo scopo di fermare i traffici illeciti. Gran parte di essi hanno origine molto lontano dai territori degli Stati costieri, che fungono solo da capolinea marittimo di itinerari criminali di retroterra vasto, che conosce l'instabilità, il disordine, la miserie e la disperazione, fattori tutti che si prestano ad esser sfruttati dalla delinquenza per le sue attività illegali.

L'allentamento della pressione internazionale armata sull'area ha coinciso col rilancio della rotta adriatica da parte di organizzazioni criminali, cui tendono ad affiancarsi anche terroristi. Osservatori riferiscono che il transito di traffici vari attraverso la Croazia si è appena rallentato, mentre molta eroina diretta in Italia passa dal Montenegro; dall'Albania invece le rotte tradizionali da Durazzo e Valona verso le coste pugliesi sono assai meno battute, ma la gamma degli itinerari marini si è moltiplicata, come da tutte le provenienze adriatiche, in una frammentazione che ostacola il controllo e la repressione. I soggetti illegali privilegiano loro percorsi peculiari, che variano in relazione al carico e alle circostanze. (22)

Quali prospettive per il futuro? Per il momento, certamente quella di doversi impegnare ancora a fondo in Adriatico, non per minaccia di potenze statuali avverse, ma per l'azione insidiosa e pericolosa del crimine organizzato. Quest'impegno, se è primario per l'Italia a causa della sua posizione geografica di prima linea, non è secondaria per l'Europa, specialmente per quei Paesi di Schengen che sono la meta finale di clandestini e di traffici. Né la minaccia attuale può essere esorcizzata dalla speranza di un grande rilancio legale, economico-commerciale dell'Adriatico, in un problematico domani, quando su quel mare pesano tanto oggi le ricordate attività illegali. Voglio alludere a coloro che sognano, rispettabilmente, un avvenire migliore, agitando fin troppo quella che rischia di diventare una grande illusione, e cioè la previsione che i porti dell'Adriatico settentrionale, essendo raggiungibili da Suez alcuni giorni prima di quelli del Nord Europa, una volta dotati dei collegamenti opportuni possano conseguire per sé e per l'Adriatico un futuro felice. (23)

In realtà, le grandi rotte di circumnavigazione del globo del traffico *containers* entrano in Mediterraneo da Suez ed escono da Gibilterra, dopo aver fatto il minimo di soste in uno scalo fornito di *feeder lines*. Solo queste entrano in Adriatico. E all'orizzonte, se il riscaldamento della Terra continuerà, c'è in vista la praticabilità della rotta del Nord, tra la Siberia e il Polo, che potrebbe diventare più conveniente per i traffici Est-Ovest. Più breve di quella meridionale asiatica, affrancherebbe il commercio cinese da quell'oceano Indiano che il

Capo di S.M. della marina indiana si ostina a credere sia la chiave del dominio dell'Asia.

Cerchiamo di tornare a terra. Sul territorio dell'ex Jugoslavia permangono ancora reparti di truppe straniere che impediscono agli abitanti delle diverse etnie di ricominciare a combattersi. Gli odi non sono né sopiti, né dimenticati. Si riesce a fare qualche processo, ma questo non placa niente, rinfocola anzi qualche mania di persecuzione. Sopravvivono rivendicazioni: gli albanesi vogliono il Kosovo, i Paesi dell'interno lo sbocco al mare, tutti soltanto per sé le medesime zone miste. Certo, rispetto al passato, la situazione appare migliore, ma non è né ordinata, né tranquilla. Chi ha i porti non ha flotta, e chi ha la flotta non ha porti. Né si può dire ancora che l'economia dei Balcani occidentali abbia risolto i suoi problemi, anche se la Slovenia è nell'Unione europea, la Croazia cresce e l'Albania ha raggiunto un tasso di sviluppo doppio dell'inflazione. A Valona è in costruzione un nuovo terminale petrolifero che, situato all'ingresso dell'Adriatico, può agevolare i traffici con le raffinerie italiane. Ma sulla costa orientale vi sono altri punti oscuri. In una prospettiva di indipendenza quale sarà l'equilibrio economico del Montenegro in chiave legale? Molti interrogativi sono ancora senza risposta, mentre si intuisce la permanenza di situazioni fragili, sulle quali possono prosperare piccole e grandi illegalità. Il crimine organizzato è presente in Adriatico, e la frammentazione politica lo favorisce. Ma di questo, con migliore conoscenza di causa, potranno parlare altri.

NOTE

- (1) G. Prévélakis, *I Balcani*, Bologna, Il Mulino, 1997, pp. 113-17.
- (2) F. Babudieri, *La nascita dell'emporio commerciale e marittimo di Trieste*. estratto da “Atti dell’Accademia Nazionale di Marina Mercantile”, Genova, Basile, 1964; J. Pirievic, *Serbi, croati, sloveni*, Bologna, il Mulino, 1995. Cfr, ad esempio, i dati relativi agli scali esteri più frequentati dalla flotta mercantile pontificia, che pure aveva in Adriatico un porto come Ancona: nel decennio 1850-1859 furono Trieste (da 30 a 40 mila t annue), Fiume (da 10 a 18 mila), Venezia (da 7 a 12 mila); vedi M. Gabriele, *I porti dello Stato Pontificio dal 1515 al 1880*, Archivio Economico dell’Unificazione Italiana, serie I, vol. XII, fasc. 2, Roma, IRI, 1963, pp. 43-44
- (3) Cfr M. Gabriele e G. Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano*, Roma, Ufficio storico della Marina Militare (indicato in seguito con USMM), 1973, pp. 147-77; id. id, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, USMM, 1982, *passim*; Ministero della Difesa, *L’Esercito italiano nella Grande Guerra (1915-1918)*, vol. V, tomo 2 (Roma, Stato Maggiore dell’Esercito – Ufficio Storico, 1988), p. 1127.

- (4) A. Tani, *Guerra fredda sui sette mari*, supplemento a “Rivista Marittima”, luglio 2001, pp. 147-48.
- (5) W. Laqueur, *The Struggle for the Middle East*, London, Routledge & Keegan P., 1969, p.152; E.R. Terzuolo, *Red Adriatic: the Communist Parties of Italy and Yugoslavia*, Boulder (Colorado), Westview Press, 1985 (rhoneato), pp. 167-224; C. Lutard, *Serbia*, Bologna, il Mulino, 1999; Tani, *cit.*, pp. 153, 173-74. Durante lo scisma, comunisti italiani cominformisti, in coerenza con le direttive del PCI, furono duramente perseguitati in Jugoslavia (cfr anche, per la vicenda personale di Andrea Scano, G. Pansa, *Prigionieri del silenzio*, Milano, Sperling & Kupfer, 2006): alla riconciliazione le vittime di Tito vennero quasi ignorate, in maniera sconcertante, dal partito per il quale avevano sofferto, che invece ora, sulla scia di un noto intervento di Secchia su “Rinascita” nel 1960, trattava cordialmente i compagni di Belgrado, non lesinando loro riconoscimenti.
- (6) P. Finocchiaro, *L'Italia, la Jugoslavia e la questione di Trieste*, in AA.VV., *La politica estera della Repubblica*, Milano, Comunità, 1967, p. 606.
- (7) P. Ramoino, *L'OTAN et la Marine italienne dans la Mediterranée dans les années '50*, Bruxelles, 3 settembre 1999, XV Congresso Internazionale di Storia Militare.

- (8) Laqueur, *cit.*, p. 152; C. Lutard, *cit.*, p. 28; P. Petta, *Paradossi albanesi: così vicini, così lontani*, in “Politica Internazionale”, n. 3, luglio-settembre 1994, pp. 109-20; E. Del Po, *Dall’ateismo di Stato al pluralismo religioso*, *ibidem*, pp. 209-20; S. Silvestri, *L’Albania e la missione ‘Alba’ : insegnamenti e prospettive*, documento di ricerca I.A.I. (Istituto Affari Internazionali) per Ministero Affari Esteri; Tani, *cit.*, pp. 173, 179, 186.
- (9) A. Zabkar, *Il fattore Adriatico e i conflitti nell’ex Jugoslavia*, in “Rivista Marittima”, CXXXVIII, dicembre 1995, p. 13.
- (10) S. Silvestri, *L’uso politico della forza militare nel Mediterraneo*, Bologna, Il Mulino, 1977, p. 20.
- (11) *Ibidem*, p. 148. Non sfugge peraltro all’Autore “la grande importanza che i sovietici attribuiscono, all’interno della loro strategia militare e politica, all’installazione in avanti di basi mediterranee aeree e navali”, ed è buon profeta quando scrive che ciò “lascia pensare che subito dopo la scomparsa di Tito i sovietici effettueranno ulteriori tentativi per riportare la Jugoslavia nel Patto di Varsavia, con la speranza di trovare gli eredi di Tito meno irritabili alle richieste sovietiche e meno inclini a porre gli interessi nazionali jugoslavi sopra ogni cosa, compreso l’internazionalismo socialista proletario, nella sua tradizionale interpretazione russo-sovietica” (p. 97).
- (12) Laqueur, *cit.*, pp. 157; Silvestri, *L’uso politico della forza, ecc.*, *cit.*, pp. 96-97; Tani, *cit.*, pp. 193, 214, 244, 254, 260-61.

- (13) S. Romano, *I rapporti italo-sloveni e italo-croati: una prospettiva storica*, in AA.VV., *Il confine riscoperto: beni degli esuli, minoranze e cooperazione economica nei rapporti dell'Italia con Slovenia e Croazia*, Milano, Franco Angeli, 1997, pp. 11-24; T. Favaretto, *Le relazioni economiche tra Italia, Slovenia e Croazia*, ibidem, pp. 65-90; I. Di Carlo, *I procedimenti di aggiornamento degli Accordi di Osimo e la problematica delle minoranze*, tesi di laurea discussa nel 1994 presso la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università "La Sapienza" di Roma.
- (14) Pirjevic, *cit.*, pp. 163-90; Tani, *cit.*, p. 263.
- (15) Documenti cortesemente concessi in visione allo scrivente da osservatore ONU di nazionalità italiana (indicati di seguito con DRP); "Albanian Observer", IV, 9/1998; Del Po, *cit.*, pp. 215-20. La già caotica situazione viene ulteriormente aggravata anche per la decisione greca di espellere 20.000 immigrati clandestini albanesi.
- (16) M. Roux, *Stato del mondo 1994*, Milano, Il Saggiatore, 1994, pp. 49-51.
- (17) Rapporti del settembre e del novembre 1997 di osservatore italiano, DRP; Lutard, *cit.*, passim; A. Zabkar, *Il Kosovo*, in "Rivista Marittima", CXLII, gennaio 1999, p. 25; intervista a Rank Krivokapic, presidente del Parlamento del Montenegro, in

- AA.VV., *I Balcani non sono lontani*, quaderno speciale “Limes” 2005/3, pp. 137-38.
- (18) *Cit.*, p. 110.
- (19) Nell’operazione sono stati impiegati 2 guardacoste classe “Matteini”, vedette e un centinaio di finanzieri; sono stati ispezionati 6.748 battelli e rilevate 422 infrazioni all’embargo. Cfr P. Meccariello, *Storia della Guardia di Finanza*, Firenze, Le Monnier, 2003, pp. 313, 319.
- (20) Cfr M. Annati, *Operazioni di pace e gestione delle crisi*, supplemento “Rivista Marittima”, CXLV, luglio 2002, p. 114.
- (21) A. Zabkar, *Il panorama geostrategico alla fine del millennio*, in “Rivista Marittima”, CXL, aprile 1997, p. 52.
- (22) R. Aitala e P. Sartori, *Le strade del crimine non hanno confini*, in AA.VV., *I Balcani non sono lontani*, cit., pp. 24-25.
- (23) Cfr Zabkar, *Il fattore Adriatico, ecc.*, cit., pp. 16, 27; id., *Il ruolo geostrategico della Slovenia*, in “Rivista Marittima”, CXL, agosto-settembre 1997, p. 18; M. Paolini, *Perché l’Adriatico non diventi un Mar Morto*, in AA. VV., *Gli imperi del mare*, quaderno speciale “Limes” 2006/4.

Gen. Aldo Fossati e Gen. Espedito Finizio

***Il contrabbando nell'Adriatico
nel XX° secolo.***

Nel quadro di una diffusa illegalità, conseguente alla crisi delle strutture statali e di quelle economico – produttive, successiva all'armistizio ed all'occupazione anglo - americana, si svilupparono molti traffici illeciti e, tra questi, quello del commercio delle sigarette americane, inizialmente quasi del tutto alimentato dagli stessi depositi dell'esercito degli Stati Uniti e praticato, soprattutto nelle grandi città, che avevano subito e subivano gli effetti e le conseguenze della guerra, da quella parte della popolazione che, per sopravvivere, doveva necessariamente fare ricorso all'arte di arrangiarsi.

Ed il commercio di sigarette e di quanto usciva dai capienti depositi americani ne costituiva una delle più diffuse manifestazioni.

La Zona B del Territorio Libero di Trieste diventò centro di traffici illeciti che, poco a poco, si ramificarono nel Veneto e nell'Alto Adriatico.

Da Trieste, carichi di tabacchi giungevano nel territorio delle province di Gorizia, Udine, Treviso e Venezia, per essere poi smistati con grossi autocarri verso i più lontani mercati di consumo di Milano, Firenze e Roma.

Ai traffici per via di terra, si aggiunsero ben presto quelli via mare, effettuati soprattutto con motopescherecci chioggiotti, dalla Zona B alla Zona A e poi a Monfalcone, a Grado, alla laguna veneta.

Può affermarsi che i disinvolti e disonesti gestori dei fornitissimi magazzini degli eserciti alleati risultarono, senza volerlo, aggressivi ed efficienti agenti di marketing delle aziende produttrici delle più note marche di sigarette inglesi e americane, stimolando una domanda che prese a crescere in misura esponenziale, sostenuta non solo dai prezzi, altamente concorrenziali, ma anche dal diffondersi di una moda e dall'inevitabile constatazione che le "bionde" straniere erano più eleganti, più profumate e più bionde di quelle nazionali.

Il contrabbando di sigarette in Adriatico¹, iniziato su piccola scala ed in forma artigianale, si trasformò ben presto in attività di impresa, per assumere, nell'ultimo scorcio di secolo, per le ragioni e con le modalità che saranno espone in seguito, una più marcata caratterizzazione di impresa criminale, monopolizzata e gestita, con il ricorso, quando necessario, a metodi di inusitata violenza, dai più agguerriti clan della camorra e delle altre associazioni di tipo mafioso. Negli periodo compreso tra il 1949 al 1958 (definito come il periodo d'oro del contrabbando in Adriatico², quando non potevano prevedersi le ben più ampie dimensioni e diffusione, che avrebbe assunto in

¹ La "storia" del contrabbando in Adriatico, nella quasi totale assenza di pubblicazioni che abbiano affrontato e trattato in maniera organica il tema, è stata ricostruita dagli Autori quasi esclusivamente attraverso la consultazione delle raccolte de "Il finanziere", relative agli anni dal 1947 al 2000.

² G. Oliva. Il contrabbando in Adriatico. Rivista della Guardia di finanza, 1961.

seguito) si registrò un consistente aumento dei traffici illeciti.

Nascono in questo periodo, si sviluppano e si ramificano quattro grosse organizzazioni contrabbandiere con sede principale a Trieste, Gorizia, Venezia e Padova; ad esse si aggiungeranno o si sostituiranno, in seguito, in un complesso gioco di alleanze e di lotte intestine, organizzazioni marchigiane, genovesi, comasche, pugliesi e napoletane.

Ai pescherecci chioggiotti andranno ad aggiungersi quelli di Ancona, Civitanova, San Benedetto e, successivamente, anche imbarcazioni veloci, ex residuati bellici che, provenendo da Tangeri o da altre basi del Mediterraneo, avevano operato ed operavano con successo nel Tirreno.

Tutte le coste adriatiche da Grado al Gargano diventeranno, pertanto, soggette a costante minaccia di sbarco.

Dalla contabilità sequestrata ad una sola organizzazione contrabbandiera, nell'ambito di un'indagine a carattere nazionale svolta nel 1957, emersero con chiarezza le dimensioni assunte dal fenomeno: in soli due mesi, tra la fine del 1956 e l'inizio del 1957, erano state portate a termine 49 operazioni di contrabbando con l'introduzione nel territorio nazionale di 35.000 chilogrammi di tabacchi lavorati esteri.

Nello stesso periodo, il dispositivo di contrasto che la Guardia di finanza poteva attuare risentiva soprattutto della carenza di mezzi navali.

A guerra finita, infatti, il Corpo disponeva soltanto di 2 dragamine della Prima Guerra Mondiale, di 2 pirovedette, di 6 motovedette entrate in servizio negli anni '30, di 16 motobarce, 46 motolance, 6 motoscafi e 6 mototopi.

Né i bilanci di quegli anni magri offrivano soverchie possibilità di dare avvio ad un programma di potenziamento.

Nel 1946 e nel 1951, furono acquistati due lotti di 6 unità Fairmile (le cosiddette canadesi), motovedette antisommergibili da 90 tonnellate, che tuttavia dovettero essere rimesse in condizioni di navigare e rimotorizzate con motori a benzina Hall Scott, acquistati nei campi A.R.A.R., che pur assicurando una velocità massima di 16 nodi, avevano scarsa autonomia.

La drammatica situazione in cui versava il naviglio del Corpo fu oggetto di aperta denuncia persino da parte dell'organo di stampa ufficiale della Guardia di finanza³.

In copertina, sotto l'immagine di due finanzieri di mare in tenuta da navigazione, la seguente didascalia:

“Questi uomini hanno navigato in guerra, battendosi con un nemico di molto superiore con ottimo successo, abbattendo aerei e partecipando anche all'affondamento di sommergibili. Ora che la guerra è finita, guardano il loro mare solcato da poderosi mezzi di un altro nemico, qualche volta irraggiungibile: il contrabbandiere.

³ “Il finanziere”, 9 febbraio 1949.

Ma mordono il freno come allora, perché nemmeno oggi i loro mezzi sono i più veloci e i più attrezzati”.

L’immagine e la didascalia trovavano più ampia motivazione nell’articolo, a firma Solimene, contenuto all’interno, che riferiva della cattura, avvenuta nelle acque della Laguna Veneta, al termine di una stancante veglia nella foschia umida e fredda, del motopeschereccio Albino, proveniente dal porto franco di Trieste con 50 quintali di sigarette di contrabbando.

L’autore, infatti, traendo spunto da questo successo, denunciava la scarsità dei mezzi navali a disposizione della Legione di Venezia: una motovedetta che, *“quando salpa le ancore è un disastro”*, un paio di motobarche, *“che alla massima velocità non raggiungono le otto miglia”* e con i reparti costieri che, al massimo, sono dotati del *“modernissimo topo a remi”*.

Sia pure con toni diversi, ponendo l’accento sulle doti della nostra gente di mare e sottolineando gli sforzi che si andavano facendo per dotarla di mezzi più adeguati, l’argomento venne ripreso alcuni anni dopo⁴: sotto l’immagine di copertina di una “Vedetta in timoniera”, la seguente didascalia:

“In tempo di guerra contro le insidie di guerra, in tempo di pace contro le minacce del contrabbando, le Fiamme Gialle solcano, giorno e notte, tutti i mari d’Italia a protezione delle sue coste.

⁴ “Il finanziere”, 20 febbraio 1953.

Gente dura, temprata dal vento, dal salmastro e dalle mille difficoltà quotidiane, piccole e grandi, della vita sul mare.

Gente paziente e tenace, rotta dalle estenuanti e silenziose veglie alla cappa, negli agguati notturni e alle assidue perlustrazioni di golfi, rade, spiagge, ridossi, ovunque può acquattarsi una barca sospetta.

Gente risoluta, adusata alla caccia e alla lotta contro un nemico astuto e fornito di grandi mezzi.

Gente audace, gente in gamba che, con i mezzi moderni che le si vanno apprestando dirà una parola decisiva nella guerra che lo Stato ha dichiarato al contrabbando”.

Naturalmente, come è sempre avvenuto nella storia del Corpo, l'insufficienza e l'inadeguatezza dei mezzi, lungi dal deprimerle, esaltarono le capacità organizzative, umane e professionali di comandanti e gregari.

Il 30 novembre 1950, veniva sventato un tentativo di sbarco in grande stile attuato da un'organizzazione genovese, in collaborazione con squadre di contrabbandieri abitualmente operanti nell'alto Adriatico: nelle acque di Volano, nei pressi di Comacchio, venivano infatti sequestrati il natante veloce *Scandia* (che, già con base a Tangeri, aveva svolto notevole attività contrabbandiera nel mar Ligure), due pescherecci (Roma e Cosa t'importa), numerosi automezzi e 3.000 chilogrammi di tabacchi lavorati esteri.

Dal 1951 al 1956, molti altri sequestri di natanti e di consistenti partite di sigarette furono eseguiti dai reparti navali e di terra della Legioni di

Bologna, Ancona e Venezia, mentre si intensificavano le indagini condotte dai Nuclei di polizia tributaria per risalire agli organizzatori ed ai finanziatori dei traffici illeciti.

Nel 1953, una vasta inchiesta svolta dal Nucleo di Venezia sul conto di una agguerrita organizzazione contrabbandiera, si concludeva con la denuncia di 94 persone, tutte condannate a gravi pene detentive.

Nel 1955, un complessa indagine, coordinata dal Nucleo Centrale di polizia tributaria di Roma, consentiva di accertare che una pericolosa organizzazione aveva sbarcato sulle coste dell'Adriatico, nel periodo tra il 1952 ed il 1954, ingenti partite di sigarette provenienti dal porto franco di Tangeri, ricavando oltre un miliardo e mezzo di lire.

I successi conseguiti sul piano investigativo e repressivo furono causa di una riorganizzazione del campo avversario, che si tradusse, anche e soprattutto, nel trasferimento verso le coste della Puglia delle zone di sbarco e nell'impiego dei motoscafi veloci, già operanti sui laghi del confine svizzero, in grado di attraversare l'Adriatico nei due sensi nel corso di una mezza giornata, con partenza dalle basi jugoslave nel pomeriggio e rientro nelle prime ore della notte.

Le organizzazioni contrabbandiere continuarono, tuttavia, a subire notevoli perdite di mezzi e di merci.

La notte del 31 agosto 1956, la lancia rapida "*Lady Alanda*" di 30 tonnellate, che una organizzazione genovese aveva trasferito nel basso Adriatico da Tangeri, si arenava in località Punta Penne di Brindisi,

con il suo carico di 2.839 chilogrammi di sigarette, e veniva abbandonata dall'equipaggio.

Durante gli anni dal 1957 al 1963, i reparti del Corpo continuarono la loro strenua lotta, conseguendo risultati lusinghieri: vennero sequestrati con il loro carico di sigarette americane, decine e decine di motopescherecci, centinaia di autocarri; vennero sventati numerosi sbarchi e scoperti i più impensabili nascondigli e depositi a terra.

La chiusura del porto franco di Tangeri, avvenuta nel 1960, impose una certa stasi, alla quale fece seguito una nuova riorganizzazione nel campo contrabbandiero.

Le poche vedette veloci ancora in esercizio cominciarono a battere le rotte del basso Adriatico, partendo dai porti della Jugoslavia e da quelli della Grecia, di Malta e di Cipro, che erano diventate le basi dalle quali muovevano navi di ogni nazionalità con il loro carico di sigarette dirette in Italia.

Anche le modalità di commissione del contrabbando cambiarono e, mentre nel Tirreno, prevaleva l'impiego delle cosiddette navi madri, che rifornivano imbarcazioni di minor tonnellaggio, stazionando in acque internazionali, in Adriatico cominciarono a navigare le cosiddette navi emporio che, percorrendolo nella sua lunghezza, trasbordavano i tabacchi su pescherecci e battelli pneumatici, che li trasportavano a terra, per essere caricati su autocarri e smistati verso i vari mercati di consumo.

Queste modalità di perpetrazione del reato risultano evidenti scorrendo la lunga sequela dei sequestri operati in quegli anni dai reparti del Corpo, dei quali, in questa sede, devono necessariamente essere citati solo i più significativi.

Il 5 giugno del 1964, veniva catturata, nelle acque del Gargano, dal G.L. 52 della Squadriglia Navale di Manfredonia, la M/n *Puerto de Bilbao*, con 14 membri di equipaggio al comando di Gullermo Fernando Garcia, partita da Anversa con destinazione Fiume.

L'intervento repressivo avvenne dopo lo sbarco in prossimità della costa di Peschici di 1650 chilogrammi di sigarette, sequestrate dai militari della locale brigata. A bordo della motonave venivano rinvenuti e sequestrati altri 5243 chilogrammi di tabacchi.

La perdita di così ingente carico sembra imporre una battuta d'arresto alle organizzazioni contrabbandiere, che riprendono i loro traffici in grande stile alcuni anni dopo.

Nel 1967, si registrano, infatti, la cattura, da parte del G.C. Cappelletti, nelle acque antistanti a Numana, della M/n *Tonfran*, con 5 tonnellate di sigarette ed alcuni grossi sequestri a terra, tra i quali meritano menzione quelli operati dal Nucleo pt di Ancona (5 autocarri, 2 autovetture ed oltre 10 tonnellate di sigarette provenienti da sbarco) e dal Nucleo pt di Bari (un autocarro, svariati automezzi e 4 tonnellate e mezza di sigarette).

Ancora più proficua risultava l'attività di repressione condotta negli anni successivi.

Nel 1968 si registrano, infatti:

- la cattura, da parte dei mezzi della Stazione Navale di Rimini, dopo un lungo inseguimento, durante il quale viene ripetutamente fatto uso delle armi di bordo, che provocano l'arresto di un motore ed un principio di incendio, della M/n *Marisa*, con un carico di 1500 chili di sigarette;
- la cattura, da parte dei mezzi navali della Legione di Bari, nelle acque di Molfetta, della lancia veloce *Conqueror*, proveniente dalla Jugoslavia con 2650 chili di tabacchi;
- il sequestro, ad opera dei reparti del gruppo di Foggia, nel tratto di costa e di mare compreso tra Torre Rivoli e Zapponeta, del M/p *Odissea*, di due autocarri e di 4 tonnellate di sigarette, provenienti dalla Jugoslavia;
- la cattura, da parte del G.L. 27 della Stazione Navale di Bari della M/n *Eleni I*, con contestuale sequestro di 2620 chili di sigarette;
- la cattura, avvenuta il 25 settembre, nelle acque di Torre Pozzella, della lancia veloce *Lusitana*, sorpresa durante le operazioni di sbarco del suo carico di sigarette, in circostanze che meritano di essere più dettagliatamente descritte, perché fanno registrare, per la prima volta, l'atteggiamento violentemente ostile di certi equipaggi contrabbandieri.

Durante l'avvicinamento della nostra unità, infatti, l'equipaggio abbandona a nuoto la *Lusitana*, dopo averla minata con cariche

esplosive a tempo, che deflagrano proprio mentre alcuni militari stanno mettendo piede a bordo, distruggendo l'imbarcazione.

Le immediate ricerche, eseguite dai reparti a terra, pur non consentendo di rintracciare l'equipaggio o altri contrabbandieri, nel frattempo dileguatisi, portano al rinvenimento ed al sequestro di un autocarro e di 500 chili di sigarette.

Nel 1969, i risultati più significativi sono quelli conseguiti dal Nucleo pt di Bari (individuazione di un deposito tra Andria e Corato e sequestro di sette tonnellate e mezza di tabacchi) e dallo stesso Nucleo, in collaborazione con il G.C. Calabrese (cattura e sequestro a sud di Brindisi della M/n *Gatunhill*, battente bandiera panamense, con un carico di dieci tonnellate di sigarette).

Nel 1970, infine, si assiste alla cattura: della vedetta veloce *Mayford*, con un carico di 14 tonnellate di tabacchi, sorpresa in operazioni di sbarco nel tratto compreso tra Mola di Bari e Monopoli, da parte del G.L.V. 24 della Stazione Navale di Bari; della MM/nn *Marica* ed *Evangelistria*, trasportanti, rispettivamente 8189 e 1845 chili di sigarette; della M/n *Constantinos*, con un carico di 2730 di tabacchi, ad opera del G. 62 del V Nucleo Navale di Manovra di Ancona.

Consistenti sequestri vengono eseguiti, in quello stesso anno dai Nuclei pt di Bari (2 autocarri e 7695 chili di sigarette, provenienti da uno sbarco effettuato sulle coste del Gargano), di Ancona e di Ravenna.

Negli anni '70, si verifica una vertiginosa crescita dei consumi di sigarette di contrabbando, favorita anche del lievitare dei prezzi dei generi di Monopolio, peraltro solo in piccola parte sfruttata dalle organizzazioni contrabbandiere, che preferiscono soddisfare la domanda crescente, adeguando i livelli dell'offerta a prezzi pressoché costanti.

Ciò è reso soprattutto possibile dal fatto che l'intera gestione degli illeciti traffici è passata interamente nelle mani della criminalità organizzata, della camorra napoletana soprattutto, strettamente alleata con le cosche mafiose siciliane (alcuni dei principali boss della camorra dediti al contrabbando vi si erano affiliati) e calabresi, che si è assunta, a suo esclusivo vantaggio, anche un ruolo di “ammortizzatore sociale”, occupando e sostenendo la foltissima manovalanza impiegata in quella che Michele Zaza, detto *'o pazzo*, ebbe a definire come la Fiat, perché con un fatturato di 500 miliardi di lire, consentiva di vivere a 50.000 famiglie napoletane.

Tutta la penisola è investita dalla minaccia contrabbandiera.

Le coste campane e quelle del basso Lazio, dove operano i famosi “motoscafi blu” e sempre più capienti “navi madri”, sono quelle maggiormente a rischio.

Ma continuano ad essere meta di sbarchi frequenti quelle della Sicilia, della Calabria (tirrenica e ionica), della Toscana, della Liguria e dell'intero versante adriatico.

Particolarmente attivo è anche il contrabbando di infiltrazione dal confine svizzero, mentre in forte crescita è quello intranspettivo, effettuato soprattutto sfruttando le meno rigorose procedure di controllo doganale ai valichi di frontiera, riservato, per convenzione internazionale, ai trasporti in regime T.I.R..

La Guardia di finanza, dal canto suo, ha notevolmente potenziato (e continua a potenziare) le sue dotazioni di mezzi aerei e navali ed ha adeguato anche, sul piano organizzativo, il dispositivo di contrasto, portando a cinque il numero dei Nuclei Navali di Manovra ed affidando alla competenza dei Centri Operativi Legionali il coordinamento e l'impiego di tali mezzi e dei reparti, appositamente costituiti, interamente dedicati alla repressione del contrabbando.

Anche sul piano dell'interpretazione tecnico – giuridica delle norme e delle procedure applicative, si realizza, per merito ed opera della Legione di Napoli, un deciso salto di qualità, che consente, nel 1975, il sequestro a terra di 56 “Scafi blu”, in quanto strumentali all'attività di associazioni per delinquere finalizzate alla commissione del reato di contrabbando e, nel 1976, la cattura della M/n *Olimpios Hermes*, con un carico di ben 222 tonnellate di sigarette, facendo esemplare applicazione degli istituti della “*presenza costruttiva*” e del “*diritto di inseguimento*”, previsti dalla Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958.

Tutti gli anzidetti fattori concorrono, congiuntamente o alternativamente, ad una crescita esponenziale del contrabbando in Adriatico.

I risultati di servizio conseguiti dai nostri reparti (che, in ogni caso, giova ricordarlo, sono proporzionali al volume dei traffici illeciti) diventano talmente numerosi che i redattori dell'apposita rubrica de Il Finanziere – che tradizionalmente ne fa menzione, riservando a quelli di maggior rilievo ampi resoconti – sono talora costretti a riassumerli e sintetizzarli in più stringate note redazionali.

A maggior ragione, questa relazione, il cui scopo è essenzialmente quello di dare un'idea del fenomeno, nelle sue dimensioni, nella sua evoluzione e nelle sue diverse manifestazioni, si limiterà ad elencarne solo alcuni di quelli più significativi.

Nel 1971, si registrano la repressione, ad opera della Tenenza di Manfredonia, di due sbarchi, con il conseguente sequestro di due autocarri, un battello pneumatico a motore e circa 8 tonnellate di tabacchi lavorati esteri, e la cattura:

- della M/n *Norma*, battente bandiera honduregna, con 2,5 tonnellate di sigarette, ad opera del G 66 Urso del V Nucleo Navale di Manovra e del G.4 Cappelletti della Squadriglia Navale di Ancona;
- dopo inseguimento ed uso delle armi di bordo, da parte dei mezzi della Stazione Navale di Bari, della motovedetta *Maria*, di

nazionalità greca e dei MM/pp *S. Domenico e S. Michele*, con sequestro di 9 tonnellate di tabacchi;

- della M/n *Thessaloniki*, battente bandiera greca, sorpresa durante le operazioni di sbarco ed arenatasi nel corso delle manovre effettuate per guadagnare il mare aperto e tentare di sottrarsi alla cattura.

Nel 1972, i mezzi navali della Legione di Bari sequestrano oltre 50 tonnellate di tabacchi e catturano la M/n *Spiros*, sette pescherecci, due yacht, due vedette veloci (*Elisabetta* ed *Aphrodites*), due motobarche ed un motoscafo privo di segni di identificazione.

Più a Nord, il V Nucleo Navale di Manovra, cattura la M/n *Sailor*, con 5 tonnellate di tabacchi, e, dopo lungo inseguimento conclusosi con un arrembaggio in corsa, la M/n *Doris*, con un carico di 9 tonnellate e mezza di sigarette, mentre i mezzi della Squadriglia Navale di Rimini catturano la M/n *Vilos*, che trasportava una tonnellata di sigarette.

Nel 1973, una speciale menzione spetta a due brillanti e ardite operazioni portate a compimento dai mezzi navali della Legione di Ancona.

La prima si riferisce al sequestro di 11 tonnellate di sigarette, rinvenute a bordo della M/n *Achaios*, battente bandiera greca, sorpresa dai GG. LL. 321 e 208 mentre trasbordava casse di sigarette su un motoscafo veloce a 10 miglia dalla foce di Fiumi Uniti, catturata, dopo un lungo inseguimento ed abbordaggio in corsa,

vincendo la resistenza dei 7 membri dell'equipaggio, tutti tratti in arresto.

La seconda è quella relativa alla cattura, in circostanze drammatiche, della M/n *Patimax*, battente bandiera panamense.

Sorpreso dal G 66 Urso a 9 miglia da Marotta, mentre trasbordava tabacchi lavorati esteri su un motoscafo veloce, non ottemperava alle intimazioni di alt e si dava alla fuga.

Sottraendosi a ripetuti tentativi di speronamento, il G 66 riusciva ad affiancarsi, consentendo a tre audaci militari, i finanzieri Rocco Colonna, Camillo Luciani, Giuseppe Caristi, di abbordare la nave contrabbandiera in corsa.

Dopo aver selvaggiamente aggredito, con asce ed altri corpi contundenti, e gravemente ferito i militari, i nove membri dell'equipaggio, si rinserravano nella cabina di pilotaggio, mentre la nave contrabbandiera continuava nella fuga, sempre tallonata da vicino dalla nostra unità, e si arrestava solo alla vista della Corvetta *Bombarda*, intervenuta su richiesta del Comando di Legione unitamente ad un rimorchiatore.

L'operazione, che si concludeva con l'arresto dei nove membri dell'equipaggio e con il sequestro di 20 tonnellate di tabacchi, suscitava unanimi consensi e l'apprezzamento solidale da parte delle più alte cariche dello Stato. Particolarmente caloroso quello direttamente rivolto ai militari operanti dall'Ammiraglio Comandante del Dipartimento Marittimo del Medio Adriatico, ammirato dal

coraggio, dalla perizia marinaresca e dalle doti morali e professionali dimostrati.

Riconoscimenti di vario grado, ma comunque di alto significato morale, venivano in seguito tributati a tutti i membri dell'equipaggio del G. 66 Urso.

Tra questi, la medaglia d'argento al valor militare, al finanziere mare Rocco Colonna, con la seguente, lusinghiera motivazione:

“Finanziere mare motorista, imbarcato su un guardacoste, durante un'operazione anticontrabbando, nella rischiosa fase di abbordaggio in corsa di una nave contrabbandiera, con fredda determinazione ed eccezionale sprezzo del pericolo, si offriva volontariamente per saltare tra i primi sulla stessa. Dopo aver respinto con fermezza un marittimo che lo aveva selvaggiamente aggredito, veniva colpito proditoriamente al capo da un pesante corpo contundente e stramazza a terra. Sebbene gravemente ferito al capo, si rialzava sanguinante e continuava coraggiosamente nella sua azione, contribuendo in maniera determinante all'arresto dei nove membri dell'equipaggio ed al sequestro della motonave e del carico, costituito da un ingentissimo carico di sigarette estere di contrabbando: Nella circostanza dava ampia prova di generosa abnegazione e di dedizione al dovere sino al limite del sacrificio personale. Acque del Medio Adriatico, 20 ottobre 1973.”

Le grosse perdite subite sembrano indurre le organizzazioni contrabbandiere ad un cambiamento di strategia.

Si tornano ad impiegare mezzi di minore stazza, ma più veloci ed i pescherecci; cominciano a comparire nelle acque dell'Adriatico i primi "scafi blu", che trasportano, oltre alle sigarette, sostanze stupefacenti (soprattutto hashish).

L'attività repressiva si fraziona in numerosissimi interventi, con sequestri di minore entità, molti dei quali effettuati a terra, a sbarchi avvenuti, o lungo le rotabili che conducono verso i mercati di consumo, i più grossi dei quali continuano ad essere Bari e Napoli.

Le motonavi catturate, nel periodo 1974 – 1985 sono soltanto tre: la *Cid I*, con un carico di circa 27 tonnellate di sigarette e la *Costas*, battente bandiera dell'Honduras, sequestrate dai mezzi navali della Legione di Bari nel 1977 e, rispettivamente, nel 1983; la *Kapetan Alekos*, anch'essa di nazionalità honduregna, sequestrata nel 1985 dal G. 30 Cicalese della Stazione navale di Rimini, con un carico di 16.200 chilogrammi di tabacchi.

Sempre nel 1985, militari del Gruppo di Ravenna intervenendo durante le operazioni di sbarco nel porto della città, sequestrano la *M/n Evangelia*, tre grossi autocarri, cinque autovetture ed oltre 25 tonnellate di sigarette.

Nello stesso periodo qui considerato, venivano sequestrati una decina di motoscafi veloci, numerosissimi battelli pneumatici dotati di potenti motori fuoribordo, quattro pescherecci e quattro motovedette veloci:

- la *Sdregon*, catturata nel 1981 dal G. 25 della Sezione Operativa Navale di Brindisi con 700 chili di sigarette;
- la *Lily*, battente bandiera dell'Honduras, catturata nel 1983 dai mezzi navali della Legione di Bari;
- la *Maria Prima*, lancia militare con bandiera panamense, catturata nel 1983, con un carico di oltre 13 tonnellate di tabacchi, dai G. 52 Nuziale e G. 56 Tridenti della Stazione Navale di Bari, al termine di un lungo inseguimento durante il quale le nostre unità, evitati abilmente alcuni tentativi di speronamento, facevano ripetuto uso delle armi individuali e di quelle di bordo, provocando infine l'arresto di un motore ed un principio d'incendio in sala macchine;
- la *Aquilon* (già *Scimitar*), già in forza alla Marina da guerra britannica, catturata nel 1985, con un carico di oltre 11 tonnellate e mezza di tabacchi, dal G. 25 Salone e dalla vedetta V. 4001 della Legione di Bari, dopo un lungo inseguimento ad oltre 30 nodi di velocità ed un abbordaggio, date le circostanze, particolarmente audace.

Dal 1986, pur non mancano sporadici tentativi di sbarchi in grande stile sulle coste romagnole, dove vengono catturati, nel 1991, il M/y *Gabbiano II*, con oltre 5 tonnellate di sigarette, e, nel 1992, la nave traghetto *Queen Sea Prima*, battente bandiera honduregna, sorpresa a sbarcare sette grossi autocarri, carichi di ben 105 tonnellate di tabacchi, sulla diga foranea di Porto Corsini, si assiste ad una forte

concentrazione dei traffici illeciti sulle coste pugliesi e, segnatamente, su quelle del cosiddetto “triangolo del contrabbando”, che ha i suoi vertici a Polignano a Mare, Monopoli e Fasano.

I sequestri operati in territorio pugliese raggiungono e superano la soglia del 70% del totale dei sequestri (1100 - 1500 tonnellate all'anno).

Ed un ulteriore 15 – 20% viene eseguito dalle unità operative dislocate in Campania, attraversata dal flusso di mezzi di ogni tipo (finanche pulman turistici, autocisterne ed autoambulanze) diretti nel napoletano con il loro carico di sigarette di contrabbando.

Tutti i reparti della Legione di Napoli, compresi quelli dell'Irpinia, del Sannio, del Cilento, ritenuti del tutto al riparo dalla minaccia contrabbandiera, vengono così a trovarsi impegnati in un'azione repressiva per loro affatto inconsueta, per affrontare la quale devono inizialmente essere appositamente organizzati ed attrezzati.

Ma perché la Puglia ha smesso di essere quella fino ad allora conosciuta, per diventare il “*teatro di una caccia permanente*”?

A questa domanda, formulata da un giornalista⁵, così risponde un finanziere, giornalmente impegnato nella repressione del contrabbando:

“la ragione è semplice.....Nel golfo di Napoli ormai avevano vita dura. Qui hanno trovato una base di appoggio in Albania. L'Albania

⁵ Toni Capuozzo, Battaglie navali sul mare Adriatico, “Il finanziere”, gennaio 1988.

ospita i magazzini, tollera che le navi madri stiano alla fonda. In cambio, ottiene dazi, pedaggi, diritti di esportazione.

E da quelle acque franche i motoscafi fanno la spola.

Così tutti i motoscafi blu in grado di correre ancora le loro rotte corsare sono stati trasportati - via terra, a bordo di camion, - nei porti pugliesi” .

Il contrabbando di tabacchi è ormai diventato (e lo diventerà ancora di più sul finire del secolo, quando i capi delle grosse organizzazioni riusciranno ad accattivarsi i favori ben retribuiti delle autorità di polizia e di governo di alcuni paesi della ex Jugoslavia) una realtà che movimentava molto denaro, una vera e propria holding, con le sue articolazioni specializzate e gerarchicamente organizzate (dai finanziatori fino ai “pali” ed alle “vedette”).

Gli interessi in gioco diventano quindi progressivamente più grossi, come testimoniano queste stime: 26.000 persone impiegate, a vario titolo, nell’ attività contrabbandiera; 10.000 tonnellate di sigarette illecitamente importate; 4.000 miliardi di lire il danno erariale !

In questo nuovo scenario, tramonta definitivamente quel vecchio codice d’onore, per il quale la lotta tra finanziari e contrabbandieri si concludeva in maniera comunque incruenta; ormai le organizzazioni e, soprattutto, le loro “manovalanze” sono sempre più determinate a difendere le sigarette in tutti i modi.

L’unico episodio in cui ancora prevale l’antico sentimento di umana solidarietà tra gente di mare, quali che siano le attività svoltevi, si

registra il 25 gennaio del 1995, quando, rispondendo agli accorati appelli dei familiari, i reparti del Corpo si mobilitano nelle ricerche di quattro contrabbandieri napoletani, tratti in salvo dopo che, per quattro giorni, erano andati alla deriva sul loro motoscafo, con ben cinque motori, rimasto senza carburante, nel tratto di mare tra Bari e Brindisi. Ben più numerosi sono in questi anni gli episodi cruenti.

Nel gennaio del 1989, nel vertiginoso inseguimento ad oltre 40 nodi, vengono a collisione, al largo di Torre Guareto, nel mare di Brindisi, una motovedetta della Guardia di finanza ed un motoscafo carico di sigarette.

Nell'urto perde la vita un giovane contrabbandiere di 27 anni.

Il tragico episodio ripropone il tema e la polemica se sia accettabile che, nel nostro Paese, si possa ancora morire per qualche scatolone di "bionde".

La risposta al quesito che, fino a qualche anno addietro, sarebbe stata senz'altro orientata verso la deprecazione per l'accaduto e la "condanna" per sistemi repressivi implicanti interventi troppo decisi, ancorché pienamente legittimi, è questa volta più articolata, perché non può non tenere conto della situazione determinatasi.

Norberto Valentini⁶, dopo aver riaffermato che il valore della vita umana è sempre e comunque da considerare al di sopra di ogni altro, così commenta l'accaduto:

⁶ N. Valentini, Dietro qualche scatolone di bionde, "Il finanziere", gennaio 1989.

<<Il contrabbando non è più quell'attività avventurosa, un po' romantica e un po' etica di un tempo.

Oggi a dirigere il gioco sono le multinazionali del crimine, che lasciano ben poco spazio all'iniziativa dei singoli gruppi: si deve perciò andare cauti nell'esprimere troppa facile "comprensione" per il traffico di bionde, che copre sempre più spesso il traffico di droga.

Gli uomini della Guardia di finanza trascorrono giorni e notti, con qualsiasi tempo, a perlustrare le nostre coste. Un compito difficile, duro, spesso ingrato, che tutti i cittadini devono conoscere e apprezzare nel giusto modo>>.

Ma ci vorranno altri episodi di inaudita violenza ed altre perdite di vite umane (semplici cittadini, come una giovane coppia di motociclisti, o appartenenti al Corpo, come il finanziere Albano, travolti ed uccisi da potenti auto contrabbandiere) perché Autorità e pubblica opinione prendano atto di questa nuova intollerabile realtà, che si manifesta con tutti i caratteri di una pericolosa attività criminale.

Ne daremo conto successivamente.

Dobbiamo, infatti, ora riferire le circostanze che, a partire dal 1992, sono causa di un processo di riorganizzazione e di riposizionamento all'interno del campo contrabbandiero.

- Albania e Montenegro, per sopravvivere alle conseguenze della disgregazione violenta della ex Jugoslavia e, più in generale, delle guerre che hanno insanguinato i Balcani, creano, a partire dal 1991, depositi a porto franco dove possono transitare sigarette non

tassate, pagando dazi a società governative. In una intervista resa nel 2004, Milo Djukanovic, presidente e poi capo del governo del Montenegro, federato alla Serbia di Milosevic, giustificherà la scelta di imporre un dazio sulle merci in transito (qualsiasi tipo di merce), affermando che essa era stata imposta dalla necessità di attenuare gli effetti del rigoroso embargo decretato dalle Nazioni Unite, che aveva messo in ginocchio le due principali risorse del Paese: il turismo e la produzione di alluminio, interamente destinato all'esportazione⁷.

- Il 25 agosto 1992, 400 militari dei Gruppi di Bari e Brindisi eseguono contemporaneamente l'ordine di sequestro, emesso dall'autorità giudiziaria del capoluogo pugliese, di 57 motoscafi contrabbandieri, nelle stazioni di ormeggio abituale. Altri 67 scafi vengono sequestrati in distinte operazioni.
- Nello stesso anno, il Tribunale di Brindisi applica, per la prima volta, la legislazione antimafia (legge Rognoni – La Torre), disponendo indagini patrimoniali nei confronti di un contrabbandiere, capo riconosciuto ed indiscusso di una grossa organizzazione operante nel settore.

Le anzidette circostanze determinarono la scelta delle organizzazioni contrabbandiere di delocalizzare le loro basi operative: nei porti di Valona, Zelenika e Bar, che divennero abituali dimore di molti contrabbandieri napoletani e pugliesi, trovarono rifugio sicuro

⁷ Si veda in proposito G. Di Fiore, *La camorra e le sue storie. La criminalità organizzata a Napoli dalle origini alle ultime "guerre"*, UTET 2005.

centinaia di motoscafi, costruiti per percorrere ad altissima velocità più viaggi nell'Adriatico (due ore per raggiungere i lidi pugliesi con il loro carico di sigarette, ma anche di armi, droga e, in seguito, di disperati, soprattutto, di nazionalità albanese, in cerca di fortuna nel nostro Paese).

Presero casa in Montenegro esponenti di primo piano dei clan camorristici e della Sacra Corona Unita (in posizione subordinata rispetto ai primi che erano gli interlocutori privilegiati del Governo e della Zeta Trans, la società governativa incaricata della riscossione dei dazi sulle merci in transito).

Ha scritto Alfredo Mantovano, nella Relazione della Commissione Antimafia della XII Legislatura⁸:

“Il Montenegro era dunque diventato il principale luogo di stoccaggio di sigarette destinate al mercato europeo, ma anche americano, trasportate in container dai porti del Nord Europa (Anversa e Rotterdam), dai porti greci di Patrasso, Corfù e Igoumenitsa, dalla Croazia, nonché da Cipro, anche a bordo di aerei sulla rotta Paohos – Podgorica”.

Il 24 novembre 1997, in esecuzione di quanto convenuto con il protocollo di intesa, sottoscritto il precedente 17 settembre dai Ministri dell'Interno italiano ed albanese, un contingente di 50 militari del Corpo partiva alla volta dell'Albania per favorire, nell'ambito di un più articolato piano di assistenza alla Polizia Albanese, “lo

⁸ Approvata il 6 marzo 2001. Capitolo dedicato al contrabbando di tabacchi lavorati esteri.

sviluppo delle attività finalizzate alla riorganizzazione della polizia di frontiera ed al controllo del confine marittimo”.

La vigile presenza delle nostre unità (soprattutto delle vedette veloci della classe 5000) in acque albanesi, con equipaggi misti, costituì efficace deterrente contro i traffici illeciti in danno dell'Italia e, verosimilmente, contribuì alla definitiva sistemazione delle organizzazioni contrabbandiere nei porti montenegrini.

Tanto più che essa produsse immediatamente l'importante risultato della cattura, dopo inseguimento, abbordaggio ed immobilizzazione dei sette membri dell'equipaggio, che non avevano esitato a minacciare i poliziotti albanesi, fatti segno di colpi di arma da fuoco a scopo intimidatorio, della M/n *Stefanos*, battente bandiera del Belize, con il suo carico di oltre 20 tonnellate di tabacchi lavorati esteri.

La lotta al contrabbando, sempre durissima in mare, si inasprisce e diventa particolarmente violenta anche a terra.

Le organizzazioni contrabbandiere usano ogni mezzo per contrastare l'azione repressiva condotta senza soste dai reparti della Guardia di finanza.

Nel 1998, viene scoperta a Fasano una vera e propria “centrale di spionaggio”, dotata di sofisticate apparecchiature video e audio per captare quanto si fa e si dice all'interno della locale caserma. E' situata in un normale appartamento, abitato da una comune e insospettabile coppia di coniugi !

Nel 1998, fanno la loro comparsa i fuori strada, artigianalmente blindati e rostrati. I contrabbandieri li usano per trasportare le sigarette, per scortare altri mezzi carichi di merce di contrabbando e per scagliarli, all'occorrenza, contro le comuni autovetture utilizzate dalle nostre pattuglie.

Per rendersi conto della micidiale pericolosità di tali mezzi, basti descriverne le caratteristiche: hanno il vano motore, l'abitacolo, le portiere, la coppa dell'olio, il cofano, il radiatore, il motore e il serbatoio rivestiti con lamiera d'acciaio; recano al posto dei paraurti, anteriore e posteriore, traversine di acciaio sulle quali sono stati saldati rostri di acciaio; montano vetri antiproiettile e pneumatici imbottiti di silicone; montano dispositivi per seminare chiodi a tre punte e per spruzzare olio.

Un servizio televisivo di Alessandra Anzolin, per "studio Aperto", mostrò le immagini di un'auto – ariete, che speronava ripetutamente un automezzo militare, mandò in onda gli spari della pistole e le esclamazioni di terrore degli occupanti, registrati a microfoni aperti, e, dunque, fornì un documento – verità impressionante dei rischi e dei pericoli ai quali erano quotidianamente esposti i finanzieri.

Rischi e pericoli reali, compendati nelle seguenti cifre: 69 speronamenti e ferimento di 52 militari, nel 1998; 59 speronamenti e ferimento di 30 militari, l'anno successivo⁹.

Rischi e pericoli ai quali non riuscirono a sottrarsi i finanzieri Alberto De Falco e Antonio Sottile, caduti nell'adempimento del dovere, all'alba del 24 febbraio del 2000, dopo che la loro Fiat Punto era stata violentemente e ripetutamente speronata e distrutta da un fuoristrada blindato dei contrabbandieri.

Questo tragico episodio rese tutti persuasi che le motivazioni di tipo sociale, che avevano fino ad allora consentito di tollerarlo, non erano più e in alcun modo opponibili all'evidenza che il contrabbando di sigarette (che era, comunque e da molto tempo, gestito dalla più violenta e pericolosa criminalità), doveva essere fermamente e definitivamente stroncato.

Ne era in primo luogo convinta la Procura Distrettuale Antimafia di Napoli che, indagando sull'omicidio del noto contrabbandiere e camorrista Francesco Mazzeola, padre dei tre fratelli Vincenzo, Gennaro e Ciro, avvenuta il 16 febbraio 1998, all'uscita del carcere napoletano di Poggioreale, dove aspettava il figlio Vincenzo, vero bersaglio dei killer, aveva raccolto numerosi e dettagliati elementi sugli enormi interessi che ruotavano intorno al traffico illegale di

⁹ Vds. Rapporto annuale dell'attività svolta dalla Guardia di finanza - Anno 1999, presentato dal Comandante Generale all'Università di Bologna il 24 maggio 2000. Il calo degli speronamenti e dei feriti registrato nei due anni è dovuto al fatto che dal 1999 anche i reparti del Corpo cominciarono ad essere dotati di mezzi blindati Mitsubishi Pajero.

sigarette e sui personaggi di spicco della criminalità organizzata, che ne tenevano le fila.

Gli inquirenti avevano, infatti, anche grazie alle dichiarazioni di un collaboratore di giustizia, ricostruito le vicende che avevano portato alla “guerra” di camorra scoppiata nel 1996 e che avevano determinato una spaccatura ed un vuoto di potere tra i grossisti napoletani sbarcati in Montenegro¹⁰.

Sapevano, cioè, che l’Alleanza di Secondigliano (facente capo ai Contini – Licciardi) voleva escludere dalla spartizione dei proventi del contrabbando di tabacchi il clan Mazzearella e, più in particolare, che essa aveva inteso di esercitare la sua supremazia, derivante da un rapporto privilegiato con la Zeta Trans e, quindi con il Governo montenegrino, imponendo agli altri gruppi della camorra un’ulteriore “tassa” di 10.000 lire a cassa venduta (oltre quella già riscossa di 5.000 lire).

Dal rifiuto dei Mazzearella a sottostare ad un simile dictat, che aveva già di fatto causato una limitazione dei viaggi dei loro scafi verso la Puglia, erano scaturiti l’esecuzione del capo clan ed il raggiungimento di un’intesa, che sanciva la supremazia nella spartizione dei guadagni dell’Alleanza di Secondigliano, alla quale dovevano essere versate 5 o 10.000 lire a cassa.

¹⁰ G. Di Fiore, La camorra, op. cit. pag. 281 e segg.

Per queste vicende, la Procura di Napoli mise sotto inchiesta Branko Perovic, ministro degli esteri del Montenegro e, successivamente, il premier Djukanovic, inquisito anche dalla DDA di Bari.

Le inchieste giudiziarie dimostrarono inconfutabilmente quanto fosse appetito dalle organizzazioni malavitose il traffico illecito di tabacchi, sempre considerato in passato come attività semi – illegale con funzione di ammortizzatore sociale.

Le conclusioni raggiunte in sede giudiziaria portarono all'approvazione, nel marzo di 2001, del disegno di legge recante “Modifiche alla disciplina della repressione del traffico di tabacchi lavorati esteri”, che era stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 16 luglio 1999.

La nuova legge, che inaspriva notevolmente le pene previste per il reato di contrabbando, forniva gli strumenti necessari alle Forze di Polizia (tutte e non più solo la Guardia di finanza) per condurre a fondo e con successo la cosiddetta “Operazione Primavera”, che costituisce oggetto di una distinta Relazione, presentata in questo Convegno di Studi.

Amm. Pier Paolo Ramoino

L'importanza strategica del Canale d'Otranto

La geografia e la storia del Canale.

Il canale di Otranto è uno dei più significativi *choke points* del Mediterraneo controllando l'accesso al mare Adriatico, è lungo circa 90 km e largo tra Capo d'Otranto e Capo Linguetta circa 70 km, la sua profondità varia da 700 a 1.000 metri. Il canale idrologicamente risente del flusso delle acque tra l'Adriatico e lo Jonio e quindi ha un andamento correntizio importante e spesso è agitato dai venti che vi si incanalano da Nord-Est.

E' dominato dalla città omonima carica di storia, fu infatti prima porto romano, poi florido porto longobardo ed infine fortificato nel XIII secolo da Ruggero di Lauria. La fortezza fu al centro tra gli scontri tra Aragonesi e Turchi, che nella cosiddetta "guerra d'Otranto" la conquistarono trucidando gran parte degli abitanti, fu quindi occupata dai Veneziani nel 1448, che ne compresero l'importanza strategica per la sicurezza dei loro commerci con il Levante.

La costa occidentale del canale fu inclusa durante il Regno Borbonico nella provincia di *Terra d'Otranto*, ma il porto d'Otranto risentì della concorrenza dei più validi sorgitori di Brindisi e di Bari e decadde rapidamente svolgendo solo funzioni di cabotaggio locale e di base di pescherecci.

La costa orientale era invece sotto dominio ottomano, che ne potenziò le strutture portuali ed in particolare quelle del porto di Valona, tale interesse della Porta diminuì progressivamente soprattutto quando, durante le guerre napoleoniche, la Gran Bretagna si impossessò delle Isole Ioniche, con cui dominava il Canale, e che tenne saldamente dal 1815 al 1830, quando le cedette al neonato stato greco.

Nel 1861 il Regno d'Italia comprese certamente la funzione strategica del Canale d'Otranto, che non solo rappresentava una facciata marittima vicinissima all'Impero Ottomano con cui si volevano instaurare rapporti commerciali di buon vicinato, ma soprattutto rappresentava il miglior punto di controllo per l'ingresso e l'uscita dall'Adriatico, ove stava montando in forze la nuova Marina Austro-Ungarica, che prima o poi doveva essere affrontata dalla Regia Marina.

Già allora si individuò in Brindisi il miglior porto militare per il controllo del Canale d'Otranto, ma non si riuscì a finanziare le grosse spese per dragarne la rada e metterlo in condizione di divenire una vera base navale, si ripiegò quindi ad una pianificazione di guerra che prevedeva, in caso di lotta con l'Austria, il concentramento iniziale dell'Armata nella baia di Taranto pur se questa non era ancora stata attrezzata con bacini di carenaggio e quindi il trasferimento in Ancona delle navi con cui affrontare direttamente l'avversario, lasciando nel Canale solo alcuni avvisi a vapore per ricognizione e comunicazioni.

Come sappiamo la storia delle operazioni navali della Seconda Guerra d'Indipendenza seguirono proprio questo schema, concentrando quindi lo sforzo principale nel medio Adriatico e considerando la zona meridionale di questo mare come una mera zona di comunicazioni. Tale visione era indubbiamente corretta nella logica di bloccare l'avversario nella sua unica base settentrionale di Pola, senza dover ricorrere ad una guerra al traffico, che effettivamente gli austriaci non gestivano che in modo molto modesto e con i soli porti della Dalmazia.

L'importanza dei porti pugliesi fu quindi trascurata ed anche dopo Lissa, le considerazioni strategiche fecero preferire Taranto quale importante base meridionale della Regia Marina. La costa del Canale non fu neppure difesa con batterie costiere come avvenne in altre parti della Penisola, considerando, nel clima triplicista che seguì il periodo delle acquisizioni territoriali, l'accesso all'Adriatico un compito tutto sommato minore in funzione di un possibile scontro con la Francia.

Il Basso Adriatico nella 1^a Guerra Mondiale

Se la Triplice Alleanza aveva molto semplificato la situazione marittima nazionale nei riguardi dei bacini orientali, la questione balcanica ne riapriva nei primi anni del XX secolo le esigenze strategiche. Quando alla fine del primo decennio del secolo si iniziò a pensare ad una colonia africana sulle sponde del Mediterraneo, fu la reazione turca che tornò a preoccupare l'Italia, la costa albanese era

infatti nelle mani del governo di Costantinopoli, che poteva minacciare i nostri traffici adriatici in vista di un conflitto. Ancora una volta il Canale d'Otranto diveniva un *choke point* importante e la Marina vi dislocava la sua Divisione Siluranti, al comando del Duca degli Abruzzi, che nelle primissime fasi della guerra italo-turca provvedeva a neutralizzare le forze navali turche nei porti di San Giovanni di Medua e di Prevesa (settembre 1911). Le vigorose azioni delle nostre unità sottili non ebbero seguito a causa delle reazioni internazionali specialmente austriache che volevano tenere l'Adriatico ad di fuori di ogni azione bellica, ma contribuirono certamente a dare quella spallata al debole Impero Ottomano, che in pochi mesi lasciò l'Adriatico con la creazione dell'indipendente stato albanese.

La scomparsa dopo alcuni secoli dei Turchi dallo scacchiere meridionale lasciò di fatto solo due protagonisti nell'area: l'Impero Asburgico ed il Regno d'Italia. Il canale d'Otranto ne era uno dei punti di possibile scontro ed ecco che la dirigenza navale nazionale ne fece uno degli obiettivi maggiori della sua pianificazione strategica.

L'intero 1913 passò nella ricerca di una sempre più accentuata presenza navale nazionale in Albania con l'invio di Forze Navali soprattutto a Valona con l'intendimento di fare sistema con questa base e quelle pugliesi. La relativa lontananza di Taranto dal Canale impose al nuovo Capo di Stato Maggiore, Thaon di Revel, di potenziare Brindisi con lavori di scavo dei fondali per renderli tali da dare sicurezza di manovra anche alle navi da battaglia di maggior

pescaggio. Questa base, che diverrà centrale nella Guerra Mondiale, fu anche rinforzata con un buon schieramento di artiglierie costiere che già alla fine dell'anno 1914 raggiungevano il numero di 34 pezzi di vario calibro, tra cui 305 mm e 280 mm. Con la firma della Convenzione Navale con gli Alleati, Brindisi divenne la base anche per la Divisione Inglese composta da quattro Incrociatori Leggeri e delle flottiglie francesi di cacciatorpediniere (12 unità) e di sommergibili (8-10 unità) aggregate alla nostra Armata Navale. Nel maggio del 1915 il concentramento delle forze nel Basso Adriatico vedeva oltre alle unità alleate citate, lo schieramento a Brindisi di 2 navi da battaglia, quattro incrociatori corazzati (5^a div. nav.), la Divisione Esploratori dell'Amm. Millo su 12 unità maggiori, 11 caccia, 20 torpediniere e 8 sommergibili, oltre a numerose unità minori e di supporto. Anche i porti Albanesi vennero rinforzati con la presenza di unità navali e l'isola di Saseno fu trasformata in una fortezza ben munita.

Questo nostro intervento non può soffermarsi sulle molte azioni che ci videro impegnati nel canale di Otranto, ma per testimoniare l'importanza nello sforzo bellico italiano cito solamente la grande operazione di evacuazione dai Balcani dell'Esercito Serbo che su piroscafi alleati fu trasportato a Corfù, a Marsiglia e a Biserta con costante presenza di unità navali a bloccare qualsiasi intervento austriaco. I dati di questa grande impresa parlano da soli: 141.939

persone trasferite via mare, oltre ad alcune migliaia di prigionieri austriaci.

Il blocco del Canale fu così ben tenuto che nessuna unità di superficie avversaria passò. Solo qualche sommergibile riuscì a superare Otranto, ma proprio per evitare tale minaccia con l'aiuto alleato fu messa in opera una grande organizzazione di sbarramento, che è passata alla storia proprio con il nome di *Sbarramento di Otranto*, si trattava di stendere una serie di reti tra loro collegate per ben 66 chilometri tra Otranto e Corfù, munite di mine di tipo speciale e vigilate da molte decine di piccole unità appositamente attrezzate. L'opera, iniziata nell'ottobre del 1917 fu completata nel febbraio del 1918 e fu costantemente vigilata da crociere di siluranti di superficie, che resero sempre difficile la reazione avversaria. Si trattò di una gigantesca attività organizzativa, che giustificò il suo altissimo costo con il risultato di impedire l'accesso al Mediterraneo con i suoi preziosi traffici dei sommergibili austriaci e tedeschi presenti in Adriatico. Ricordiamo che anche la gloriosa impresa di Premuda dove Luigi Rizzo affondò la *Szent Istvan* fu il risultato di questa grandiosa concezione strategica, in quanto la Flotta Imperiale Regia era uscita da Pola proprio per attaccare lo "sbarramento".

Tra le due guerre

Dopo i Trattati di Pace che concludono la Prima Guerra Mondiale, l'Adriatico Meridionale non perde d'importanza nella politica estera

italiana, ma dal punto di vista strategico la situazione è completamente cambiata, infatti gli Imperi Austriaco e Ottomano sono scomparsi e la minaccia del nuovo regno serbo-croato-sloveno non è certo della consistenza di quella del passato, non si tratta quindi di un problema militare quanto piuttosto di ricerca di affermazioni nazionali. In questo quadro possiamo annoverare la azione antigreca con la breve occupazione di Corfù (1923) e le trattative con la Jugoslavia per la sistemazione definitiva della “questione fiumana” (1924). I due Trattati di Tirana del 1926 e del 1927 portano l’Albania ad una sorta di vero e proprio protettorato italiano e con il mantenimento del possesso dell’isola di Saseno e di tutte le isole adriatiche meridionali il controllo del Canale d’Otranto rimane saldamente nelle mani nazionali. Nel periodo di potenziamento della Regia Marina, che coincide con l’incarico di Sottosegretario per l’ammiraglio Cavagnari, le basi pugliesi non vengono comunque trascurate per il loro ruolo di possibile proiezione verso il Levante, mentre la Regia Aeronautica installa numerosi aeroporti nelle Puglie con un importante comando di Zona Aerea a Bari.

La seconda guerra mondiale e la guerra fredda

Con la conquista italiana dell’Albania nel 1939, il Canale d’Otranto diveniva di fatto quasi un mare interno italiano e quindi nel Secondo Conflitto venne ad avere una minore importanza strategica. Dobbiamo però vedere nella stessa organizzazione dei comandi territoriali della

Marina, che in gran parte è ancora oggi valida, una visione particolare dell'insieme geopolitico della Puglia Meridionale e del Canale d'Otranto. Infatti seguendo quanto era stato organizzato nella guerra 15-18, la Marina sin dagli anni '20 costituì uno dei suoi Comandi in Capo di Dipartimento con sede a Taranto con responsabilità sullo Jonio e sul *Canale d'Otranto* con confine settentrionale a Punta Pietre Nere (Gargano) sul parallelo 41° 53' Nord comprendente quindi le province pugliesi di Taranto, Lecce, Brindisi, Bari e parte di quella di Foggia con la chiara indicazione che l'insieme del mare e del territorio del tacco dello stivale sono un unico insieme geostrategico che controlla l'ingresso all'Adriatico e domina l'opposta costa albanese e montenegrina.

Durante i trentasette mesi di conflitto con gli Inglesi questo tratto di mare vide alcune azioni britanniche del tipo *hit and run*, come quella organizzata contemporaneamente all'azione di attacco aereo a Taranto nel novembre 1940, ma soprattutto vide un costante traffico di rifornimenti italiani per le forze terrestri schierate nei Balcani Meridionali con ben 4.807 convogli, composti da 11.085 navi da carico scortate da 5.065 navi da guerra con perdite inferiori al 2% in uomini all'11% in materiali. Il dispositivo di controllo del Canale basato su pattugliamenti sia di unità leggere che di aerei della Ricognizione Marittima funzionò perfettamente e di fatto l'Adriatico fu per tutto il conflitto un mare chiuso ai nostri avversari con l'eccezione di pochi sommergibili britannici, che si avventurarono

sino alle acque del Quarnaro con risultati di un certo valore mediatico, ma non essenziali nell'economia generale del conflitto. Il saldo possesso di Otranto impedì dopo l'8 settembre il congiungimento delle poche forze navali tedesche presenti in Adriatico con quelle schierate nei porti liguri e provenzali, dando sempre agli Alleati una supremazia marittima di peso notevole.

Nell'ambito della Guerra Fredda lo scacchiere dell'Adriatico fu affidato dalla NATO alle Forze Italiane ed in particolare alla Marina Militare, e quando i Sovietici installarono a Valona una loro base navale con alcuni sommergibili tipo W, la zona tornò improvvisamente ad essere una minaccia abbastanza importante per il nostro Paese. Il rimedio fu cercato nella stessa strategia operativa della Prima Guerra Mondiale e Brindisi tornò ad essere un'importante base navale, dove furono concentrate le unità minori d'attacco organizzate in un Gruppo Navale Costiero (COMGRUPCOST) e poi su un comando delle motosiluranti (COMOS) a cui furono assegnate prima le motosiluranti di costruzione bellica, rimodernate nell'armamento e nelle dotazioni radar, e poi le più grosse Motocannoniere ed infine gli Aliscafi lanciamissili. Tali forze leggere furono spesso rinforzate da corvette e da fregate con vocazione prevalentemente antisommergibile. La dislocazione di elicotteri sulla base di Grottaglie completava tale schieramento, mentre al costante pattugliamento del Basso Adriatico contribuiva il Servizio Navale della Guardia di

Finanza con i suoi *Meattini* dotati di una buona arma da 20 mm e di un radar SMA di ottime prestazioni.

Fortunatamente i Sovietici abbandonarono l'Albania a seguito dei cambiamenti politici occorsi nel Paese delle Aquile, che per il rinnovo dei suoi armamenti si rivolse ai Cinesi con un grado di minaccia molto inferiore alla precedente. Negli ultimi anni del confronto Est-Ovest l'intero Adriatico veniva a perdere parte della sua importanza strategica pur conservando quella di importante via di comunicazione per il rapido rinforzo dello scacchiere Nord-Est della penisola.

Dopo la “caduta del muro”

La sparizione della presenza sovietica in Mediterraneo fece cessare quelle operazioni di controllo delle unità del SOVMEDRON, che spesso si svolgevano anche in Adriatico, ove i russi potevano contare su alcuni Cantieri jugoslavi per lavori ad alcune loro unità navali. Ma focalizzando il nostro interesse al solo tratto pugliese di questo mare, dobbiamo dire che le conseguenze dell'implosione dell'URSS e quindi della Jugoslavia Federale si fecero sentire subito in questo scacchiere e Brindisi tornò ancora una volta ad essere una base di grande importanza strategica.

Le forze NATO e UEO impegnate per anni nelle varie operazioni di *embargo* nell'Adriatico trovarono infatti nel supporto portuale e logistico italiano un “fattore di potenza” non trascurabile, ma è soprattutto nell'attività di controllo dell'esodo albanese che la

funzione strategica dei porti pugliesi ebbe la più grande testimonianza d'efficacia.

Per sintetizzare tale attività, che negli ultimi anni '90 dello scorso secolo, ha rappresentato l'impegno operativo più significativo della Marina Militare, possiamo concentrarci sulle operazioni condotte nel 1997.

Si iniziò con l'operazione ALBA NEO, condotta dal 3 marzo al 9 aprile, impostata sulla rapida evacuazione di nostri concittadini dal territorio albanese, dove erano minacciati dal deteriorarsi della situazione politica interna del Paese. Tale operazione permise l'allontanamento dall'Albania di 401 connazionali e 1046 persone di altri paesi amici. La considerevole forza navale impiegata effettuò 3456 ore di navigazione e oltre 350 ore di volo.

Dal 10 aprile al 12 agosto 1997 si svolse l'operazione ALBA, generata dalla Risoluzione n° 1101 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, in cui la Marina fu chiamata soprattutto dalla sua base di Brindisi ed impiegando tutte le sue unità di trasporto e sbarco al sostegno della Forza Multinazionale di Protezione (FMP) per la creazione di quella cornice di sicurezza che ha reso possibile lo svolgimento di attività umanitarie internazionali e la ripresa di una normale attività politica nello stato albanese. La forza navale impiegata pur di ridotte proporzioni effettuò 1584 ore di moto e ben 876 ore di volo, trasportando direttamente 706 militari della FMP e supportando la logistica di aderenza di circa 3700 uomini.

Infine scattò l'operazione ALBANIA 2, che possiamo dire che di fatto non è ancora terminata, con l'invio di un gruppo navale costiero nelle acque albanesi, la gestione delle attrezzature dell'isola di Saseno ed il controllo del fenomeno dell'immigrazione clandestina, che aveva preoccupato in modo molto sentito l'opinione pubblica nazionale.

Brindisi ha svolto non solo il ruolo di principale base di sostegno per le forze navali nazionali ed alleate, ma anche quello di Arsenale per il raddobbo di alcune unità navali albanesi rimesse in efficienza per svolgere quella azione di controllo delle coste prevista dagli accordi internazionali.

In conclusione ancor oggi il Canale d'Otranto svolge un importante ruolo strategico per il nostro Paese, permettendoci il controllo dei traffici in Adriatico, il sicuro collegamento con la sponda opposta e con la Grecia e la repressione di quelle attività illecite, che minacciano la normale vita in sicurezza delle popolazioni del nostro Meridione. Vari fenomeni criminali, quali il contrabbando e l'immigrazione clandestina sono purtroppo ancora presenti e preoccupanti, ma la cooperazione raggiunta tra le varie Agenzie dello Stato e la messa in opera di una efficace rete radar di controllo ne hanno ridotto certamente l'impatto complessivo. Di certo non va abbassata la guardia ed oggi che un'altra nazione indipendente, il Montenegro, si affaccia su questo tratto di mare la situazione internazionale chiama nuovamente il nostro Paese ad avere una particolare attenzione all'area dell'Adriatico Meridionale.

Pier Paolo RAMOINO

Vicepresidente del Centro Studi Strategici ed
Internazionali dell'Università di Firenze

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- Bragadin M.A.- *Che ha fatto la Marina?*- Milano 1957
- Bravetta E.- *La grande guerra sul mare*- Mondadori- Milano 1925
- Colliva G.- *Uomini e navi*- Milano 1972
- Ferrante E.- *La grande guerra in Adriatico*- Ufficio Storico della Marina Militare-Roma 1987
- Istituto Idrografico della Marina- *Portolano del Mediterraneo- Vol. 6*- Genova 1994
- Manfroni C.- *Storia della Marina Italiana durante la Guerra Mondiale*- Bologna 1923
- Ramoino P.P.- *Un caso concreto:Albania, i compiti della Marina Militare*- in “Nuove prospettive per al sicurezza mondiale ?”- Pisa 1998
- Sokol A.- *The Imperial and Royal Austro-hungarian Navy*- USNI- Annapolis 1968
- Ufficio Storico della M.M.- *Almanacco storico delle navi militari italiane*- Roma 1996
- Ufficio Storico della Regia Marina- *La Marina Italiana nella grande guerra*- Vallecchi- Firenze 1935- 38

Prof. Ernesto Longobardi

La situazione socio-economica della Puglia negli anni ottanta e novanta del novecento e i suoi riflessi sulla criminalità organizzata e il contrabbando.

1. Premessa - 2. Sviluppo economico e criminalità: cenni ad un dibattito - 3. Fatti stilizzati dello sviluppo dell'economia pugliese - 4. Dal locale al globale - 5. Conclusione

1. Premessa

Il titolo che mi è stato cortesemente suggerito per questo contributo al convegno evoca la questione, molto dibattuta nella letteratura, della relazione tra sviluppo economico e attività economiche criminali organizzate. Tale relazione può essere studiata nelle due direzioni causali: guardando agli effetti che il grado e la natura dello sviluppo esercita sulla criminalità economica, oppure, inversamente, considerando quanto e come quest'ultima possa condizionare lo sviluppo complessivo e quello dell'economia legale in particolare.

La questione è qui presa in esame, per alcuni aspetti, in riferimento al caso specifico del contrabbando di tabacchi nel periodo della sua massima espansione in Puglia. Gli estremi dell'intervallo temporale da considerare sono nettamente definibili. Si va dal momento in cui, a cavallo tra gli anni settanta e ottanta del novecento, il baricentro del

contrabbando si sposta dalla Campania alla Puglia, fino All'affacciarsi del nuovo millennio, quando, per una serie di fattori concomitanti, il fenomeno rapidamente declina.

L'intervento è strutturato come segue. Si accenna dapprima brevemente ad alcuni lineamenti del dibattito su economia e criminalità, notando come negli ultimi anni i nuovi scenari di integrazione sovranazionale dei mercati dei fattori e dei prodotti stiano rapidamente modificando i termini della questione, rendendo in particolare più labili e indefiniti i confini tra economia legale e illegale. Si presentano poi alcuni indicatori sintetici sulla situazione economica e sociale della Puglia, che mostrano come, almeno a partire dagli anni settanta del novecento, gli elementi di debolezza dell'economia della regione, rispetto al resto del paese, siano rimasti sostanzialmente immutati. Questa descrizione è compatibile con una delle tesi tradizionali sul rapporto tra criminalità e sistema economico, quella che connette la diffusione della prima a situazioni di povertà o, comunque, di ritardo di sviluppo. Nell'ultima parte dell'intervento, si argomenta tuttavia come proprio la vicenda della crescita e del declino del contrabbando in Puglia esemplarmente descriva il grande salto compiuto dalla criminalità economica verso una nuova dimensione nella quale ben poco contano i legami con lo sviluppo locale. La questione dei nessi tra criminalità e globalizzazione, di cui oggi tanto si discute, per molti aspetti è già tutta in quella vicenda.

2. Sviluppo economico e criminalità: cenni ad un dibattito

Nello studio della relazione tra criminalità e sviluppo sono state avanzate due tesi di segno opposto. La prima sostiene che la correlazione sia positiva e lo motiva con due principali argomenti. Da una parte i beni (e i servizi) illeciti sarebbero “normali”, in senso tecnico, vale a dire la loro domanda aumenterebbe al crescere del reddito e della ricchezza. Dall'altra lo sviluppo genererebbe maggiore disuguaglianza la quale, a sua volta, spiegherebbe l'aumento dei crimini di tipo redistributivo (Becchi-Rey, pag. 32 e seg). Tali effetti sarebbero solo parzialmente bilanciati dalla spinta in direzione opposta impressa dalla maggiore diffusione di cultura e senso civico indotta dallo sviluppo. La seconda tesi, in passato diffusamente applicata per spiegare il radicamento delle organizzazioni criminali storiche nel Mezzogiorno del nostro paese, stabilisce invece un'associazione negativa: la criminalità sarebbe favorita da condizioni di sviluppo ritardato e, in particolare, le forme di criminalità economica organizzata troverebbero fertile terreno nelle zone strutturalmente segnate da elevati tassi di disoccupazione.

Le due tesi non sono mutuamente escludibili. E' stato notato che “a partire dagli Stati Uniti, paese il cui sviluppo è avvenuto in parallelo con la formazione di una società multi-etnica, tra i due fenomeni si è determinata una saldatura, nel senso che le forme di criminalità tipiche dei paesi a sviluppo capitalistico ritardato si sono inserite nei mercati illegali dei paesi *first comers*” (Becchi-Rey, pag 33). Il fenomeno sta

probabilmente oggi riproducendosi su scala mondiale con la penetrazione delle attività delle organizzazioni criminali che hanno base nei paesi in ritardo di sviluppo – come quelli dell'Est e del Sudest Europa o dell'Asia - nei mercati, legali e illegali, dei paesi a capitalismo maturo.

Come si è accennato, della relazione tra sviluppo economico e criminalità si è ampiamente discusso anche considerando il nesso causale opposto, dalla criminalità allo sviluppo. La tesi largamente prevalente vede nella criminalità un ostacolo alla crescita economica per gli elevati molteplici costi sociali che impone. Essi sono individuati nelle risorse, pubbliche e private, dirottate a combattere le attività criminali e garantire sicurezza; nel costo opportunità del lavoro, non solo quello impiegato nelle politiche di contrasto, ma anche quello dei criminali, dei detenuti, dei deceduti e dei feriti nei conflitti; nel costo psicologico dell'insicurezza; nelle esternalità negative associate al consumo di beni e servizi illeciti e prodotte da varie attività criminali; nel conseguente effetto di disincentivo all'investimento; nelle perdite generali di efficienza imputabili al fatto che le attività economiche criminali tendono ad alimentare i mercati protetti e le posizioni di rendita, a imporre barriere all'entrata, a distruggere mercati concorrenziali (Anderson, 1999; Tria, 2007).

Negli ultimi anni la questione dei nessi tra criminalità e sviluppo è stata proiettata in una nuova dimensione dai processi di globalizzazione dell'economia. La liberalizzazione non governata dei

movimenti dei capitali, i fenomeni di delocalizzazione produttiva verso paesi con mercati del lavoro non efficacemente regolamentati, le inarrestabili spinte migratorie, il rapido smantellamento e il dissolvimento istituzionale dei sistemi economici centralizzati, da un lato hanno generato nuove forme di criminalità economica e nuove occasioni di profitto per le attività tradizionali. Dall'altro lato, hanno spinto ad una dimensione prima sconosciuta i fenomeni, di per sé non affatto nuovi, di contatto e di interazione tra economia legale e illegale. Questo ultimo aspetto è particolarmente evidente nei mercati finanziari, nei quali ormai si intrecciano quotidianamente, su scala mondiale, movimenti di capitale legali e illegali nella provenienza o nell'impiego; ma investe anche, per molteplici aspetti, i mercati internazionali delle merci e del lavoro (De Maillard, 2002, Becucci-Massari, 2003).

La tesi che si sosterrà in conclusione di questo intervento è che il fenomeno del contrabbando, anche perché per sua natura transnazionale, abbia per molti versi anticipato questi sviluppi e che il caso della Puglia negli anni ottanta e novanta del novecento ne sia un esempio paradigmatico.

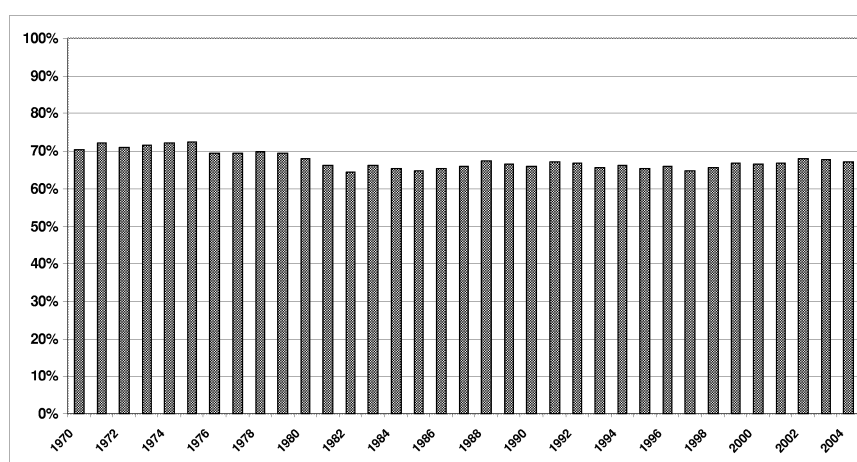
3. Fatti stilizzati dello sviluppo dell'economia pugliese

Lo scenario dell'economia della regione Puglia nel periodo che conosce lo sviluppo del contrabbando può essere sinteticamente descritto con l'ausilio di alcuni indicatori.

a) *La crescita*

Il grafico 1 mostra l'andamento del rapporto tra il prodotto interno lordo (Pil) pro-capite nella regione Puglia e quello del paese nel suo complesso dal 1970 al 2004.

Grafico 1 – Pil pro-capite Puglia/Italia (CRENOS, 2007)

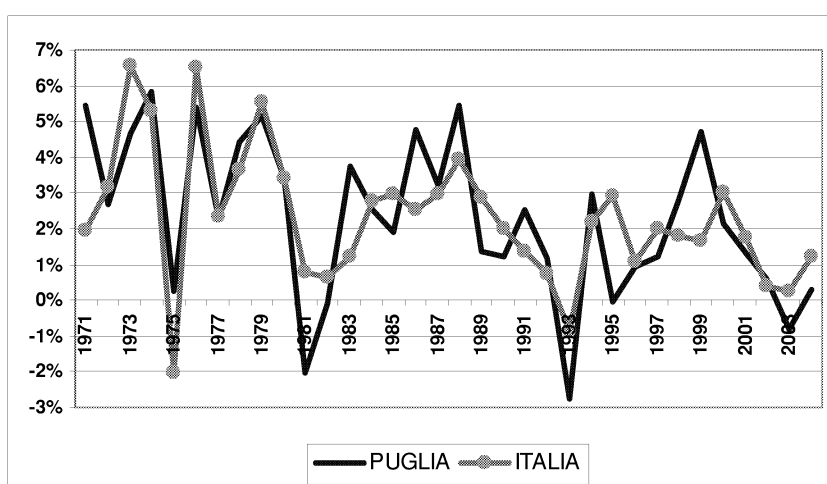


Pari al 70% nel 1970, il rapporto raggiunge il massimo del 72% nel triennio 1973-75 per poi mantenersi costantemente tra un valore minimo del 65%, toccato alla metà degli anni '80 e poi di nuovo nella seconda metà degli anni '90, e un massimo del 70%, che risale peraltro al biennio 1977-1978 e da allora non è più stato raggiunto. Nel 2004 il rapporto si colloca tre punti percentuali sotto il valore del 1970, cinque punti sotto quello del 1975.

Gli ultimi tre decenni segnano dunque un netto arretramento, in termini relativi, delle condizioni di benessere, quali possono essere misurate dal Pil pro-capite, della Puglia rispetto al resto del paese,

nonostante la regione, come il resto del Mezzogiorno, abbia beneficiato di ingenti trasferimenti di risorse dal Centro-Nord del paese. Tale scenario trova riscontro nell'andamento dei tassi di crescita (grafico 2).

Grafico 2 – Tassi di crescita Puglia e Italia (CRENOS, 2007)

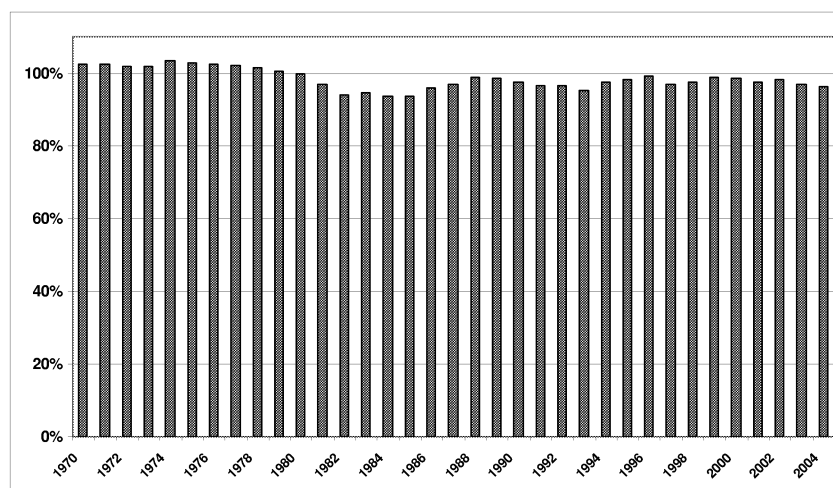


Il tasso di crescita della Puglia segue lo stesso andamento ciclico dell'economia nazionale, ma, almeno a partire dagli anni '80, con oscillazioni più marcate, che si riflettono, nel complesso del periodo, in un minore tasso medio.

Quello che più colpisce è che la Puglia abbia perso terreno anche rispetto al Mezzogiorno (grafico 3).

Lungo tutti gli anni '70 il Pil pro-capite della Puglia supera la media del Mezzogiorno, nel 2004 risulta inferiore di quattro punti, con una flessione di sette punti tra i due estremi del periodo considerato.

Grafico 3 – Pil pro-capite Puglia/Mezzogiorno



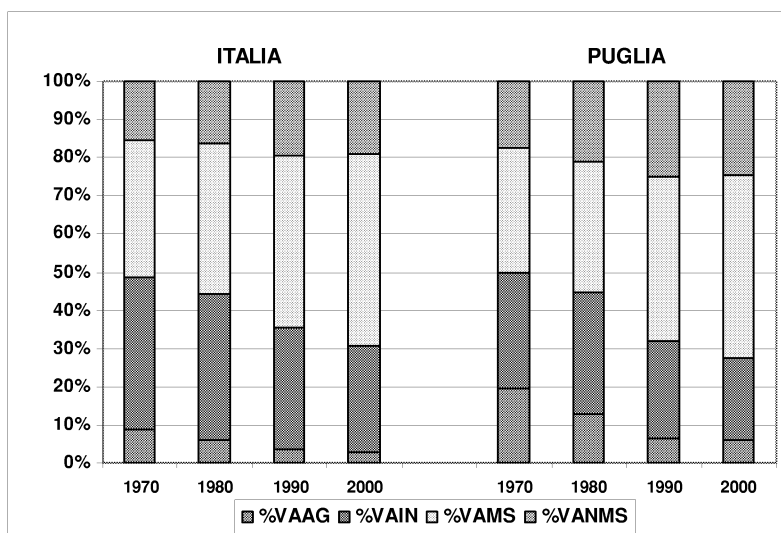
Il divario della Puglia rispetto all'intero paese si riflette anche nella diversa composizione del prodotto (grafico 4). Nei tre decenni dal 1970 al 2000 l'economia pugliese conosce un processo di terziarizzazione analogo a quello dell'economia nazionale, ma rimane caratterizzata da un più alto peso dell'agricoltura (VAAG) e dei servizi non destinabili alla vendita (non market, VANMS), forniti in larga prevalenza dalle amministrazioni pubbliche, rispetto alle quote dell'industria (VAIN) e dei servizi di mercato (VAMS).

b) Il mercato del lavoro¹¹

I grafici da 5 a 8 offrono un confronto tra Puglia, Mezzogiorno e Italia in termini dei principali indicatori del mercato del lavoro tra il 1992 e il 2003. La disoccupazione totale (grafico 5) rimane in Puglia, lungo

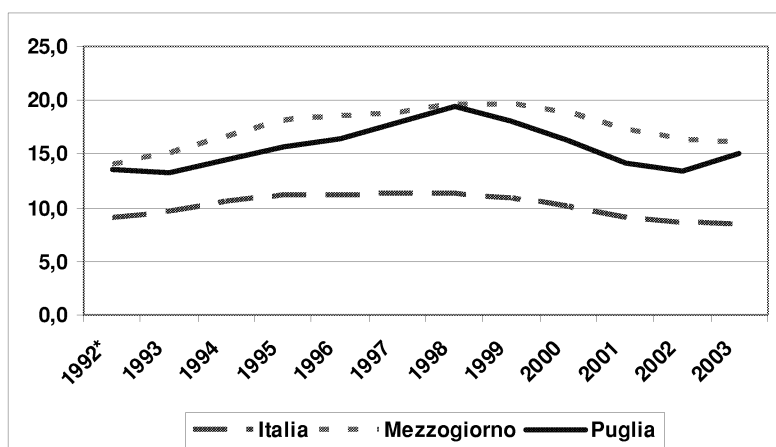
¹¹ I dati utilizzati in questa sezione sono tutti di fonte ISTAT.

Grafico 4 – Composizione del Pil (ISTAT, 2007)



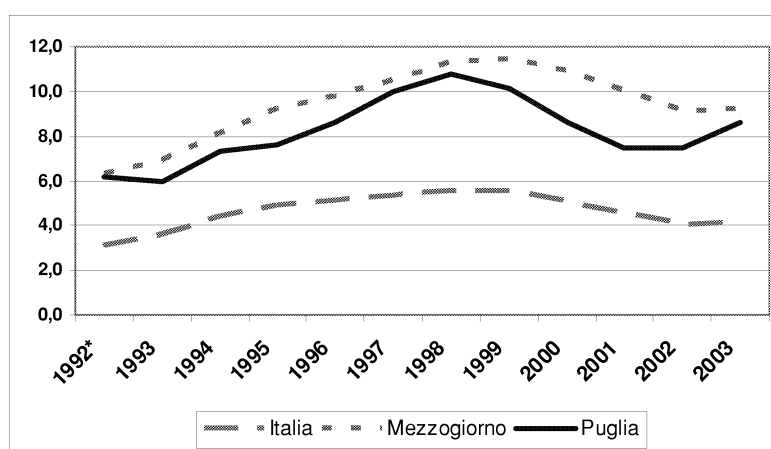
tutto il periodo considerato, più elevata di quella dell'intero paese e il divario cresce nel tempo: 6,6 punti nel 2003 contro i 4,5 del 1992. Risulta invece costantemente al di sotto di quella del Mezzogiorno con un divario oscillante da un minimo di 0,5 nel 1992 ad un massimo di 3,2 nel 2001.

Grafico 5 – Disoccupazione totale



Anche per quanto riguarda il tasso di disoccupazione di lunga durata (oltre i 12 mesi) la performance della Puglia è costantemente migliore di quella del Mezzogiorno e peggiore di quella dell'intero paese (grafico 6). I differenziali sono tuttavia molto variabili. In particolare

Grafico 6 – Disoccupazione lunga durata

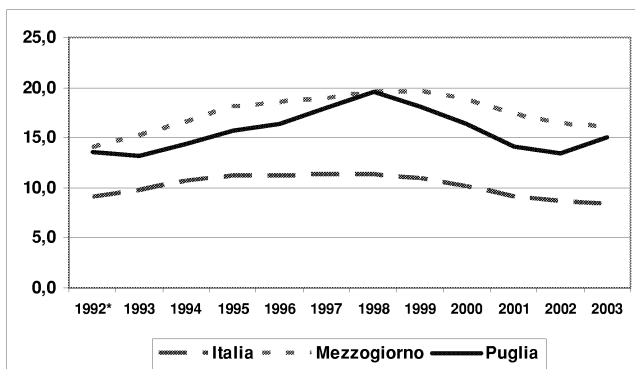


la condizione della Puglia peggiora sensibilmente, relativamente alle altre due aggregazioni territoriali, sul finire degli anni '90: nel 1998 si registra il massimo scarto rispetto al dato nazionale (5,3 punti di maggior disoccupazione di lunga durata) il minore rispetto al Mezzogiorno (solo 0,5 di minore disoccupazione).

Un andamento analogo mostra il tasso di disoccupazione giovanile (quello relativo alla fascia tra i 15 e i 24 anni; grafico 7). Anche in questo caso il 1998 risulta l'anno peggiore, in termini relativi, per l'economia pugliese, con il maggior differenziale positivo di disoccupazione rispetto all'intero paese (+11,8) e il minore

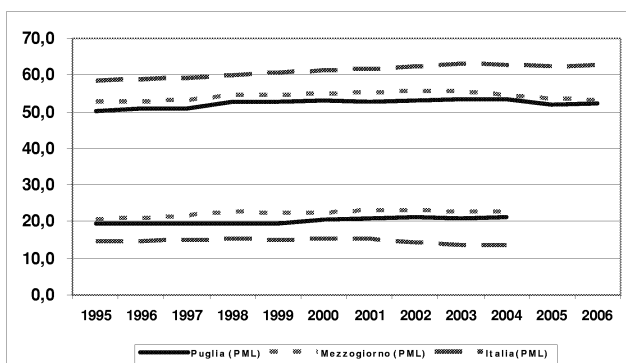
differenziale negativo (-4,5), in valore assoluto, rispetto al Mezzogiorno.

Grafico 7 – Disoccupazione giovanile



Il grafico 8 descrive infine due ulteriori importanti caratteristiche strutturali del mercato del lavoro. Le curve della parte alta del grafico riportano il tasso di partecipazione, misurato dal rapporto tra le forze di lavoro in età compresa tra i 15 e i 64 anni sul totale della popolazione della stessa età, per il periodo 1995-2004. Come si può vedere sotto questo profilo l'economia pugliese risulta più debole non solo rispetto all'intero paese ma anche in relazione al Mezzogiorno.

Grafico 8 – Partecipazione e lavoro irregolare



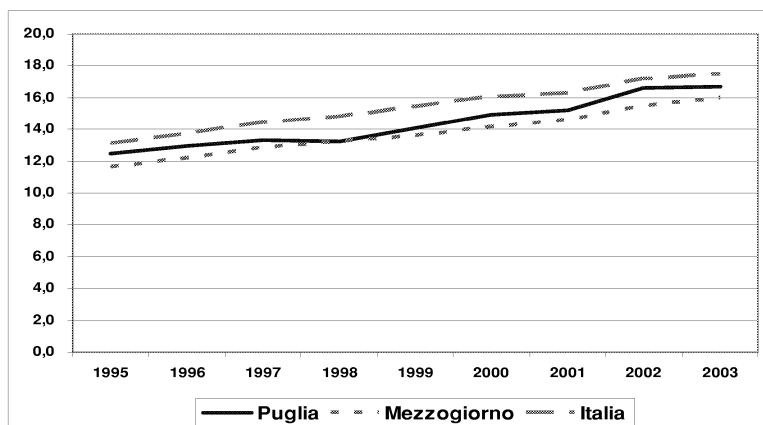
L'eccedenza del tasso di partecipazione nazionale su quello della regione Puglia va da un minimo di 7,3 (1998) ad un massimo di 10,3 (2005), quella del Mezzogiorno da un minimo di 0,7 (2006) ad un massimo di 2,4 (2002). Nella parte inferiore del grafico si riporta invece l'andamento della quota di lavoro irregolare rispetto al totale delle unità di lavoro dal 1995 al 2004. Per tutto il periodo considerato il peso del lavoro irregolare risulta in Puglia sensibilmente maggiore di quello dell'intero paese e minore di quella del Mezzogiorno,

c) Aspetti sociali

Da alcuni anni, l'Istat, su impulso del Dipartimento per le politiche di sviluppo del Ministero dello sviluppo economico, elabora, ai fini delle attività di monitoraggio e valutazione della programmazione dei fondi comunitari, una serie di indicatori delle potenzialità di sviluppo di una determinata area, che sono stati chiamati "variabili di rottura". Si considerano qui tre di tali indicatori, ponendo di nuovo a confronto Puglia, Mezzogiorno e Italia.

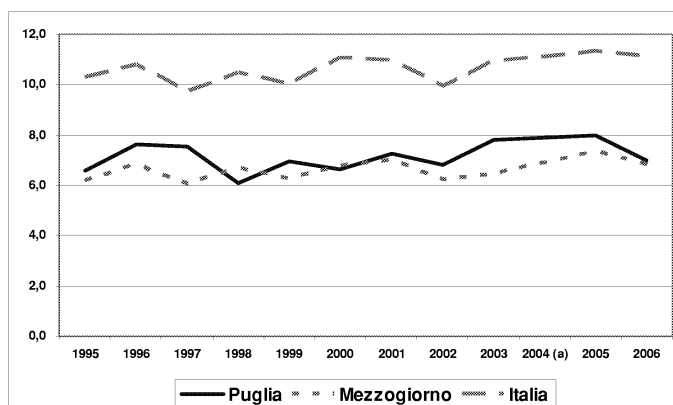
Il grafico 9 riporta le "capacità di sviluppo di servizi alle imprese", misurate dal rapporto tra le unità di lavoro impiegate nel settore "attività immobiliari e imprenditoriali" sul totale delle unità di lavoro impiegate nei servizi destinabili alla vendita. Anche per questa variabile si riproduce il *ranking* emerso in relazione a gran parte delle variabili già considerate, che vede la Puglia dietro l'Italia e davanti al Mezzogiorno.

Grafico 9 – Capacità di sviluppo dei servizi alle imprese



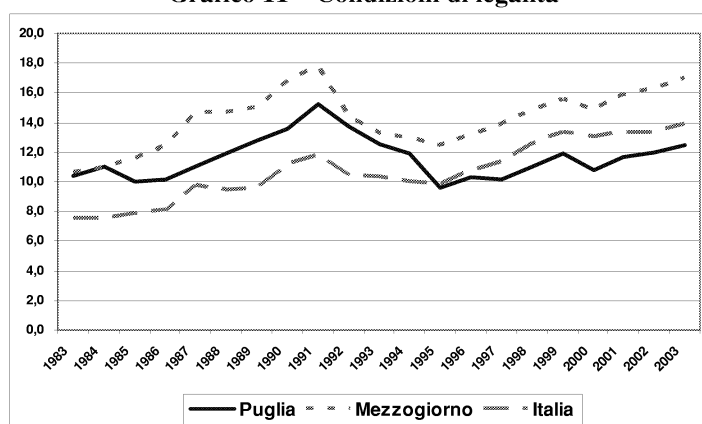
Il medesimo ritardo della regione, rispetto all'intero paese, si verifica nelle "capacità di sviluppo dei servizi sociali" (grafico 10), misurate dalla quota delle persone di età non inferiore a 14 anni che hanno partecipato ad attività di volontariato. Anche questa variabile misura il distacco del Sud dall'intero paese, ma questa volta la curva relativa alla Puglia non domina quella del Mezzogiorno lungo tutto il periodo preso in esame.

Grafico 10 – Capacità di sviluppo dei servizi sociali e coesione sociale



Il terzo indicatore riguarda infine “le condizioni di legalità e coesione sociale”, misurate dai crimini violenti per 10.000 abitanti¹² (grafico 11). Come si vede la Puglia fa meglio del Mezzogiorno lungo tutto il periodo considerato (1983-2003), peggio rispetto all’intero paese, ma solo fino alla prima metà degli anni ’90.

Grafico 11 – Condizioni di legalità



Nel complesso la Puglia, nel periodo segnato dallo sviluppo del contrabbando, presenta dal punto di vista economico e sociale, evidenti segni di debolezza e di ritardo rispetto al resto del paese, anche se, per molti versi, con risultati migliori di quelli medi del Mezzogiorno.

4. Dal locale al globale

Non vi è dubbio che il contrabbando abbia per lungo tempo diffusamente sostenuto l’economia delle zone marginali dell’Italia

¹² Sono considerati crimini violenti: i delitti per strage, gli omicidi dolosi, gli infanticidi, gli omicidi preterintenzionali, i tentati omicidi, le lesioni dolose, le violenze sessuali, i sequestri di persona, gli attentati dinamitardi e/o incendiari, le rapine (gravi e meno gravi).

meridionale, così come, più di recente, quella di altre aree di arretratezza in Europa, a partire dai Balcani (Leogrande, 2003, pag. 17 e seg.). Neppure vi è dubbio che lo stesso sia accaduto in Puglia, negli anni in cui il contrabbando ha conosciuto il suo maggiore sviluppo. Non si è a conoscenza di stime dell'impatto complessivo in termini di prodotto e di occupazione, ma alcuni dati parziali danno un'idea dell'entità del fenomeno. Nella relazione Vendola alla commissione antimafia si legge, per esempio, che attorno alla metà degli anni '90, a Brindisi, 5.000 famiglie trovavano la propria fonte di sussistenza nel contrabbando, il quale nell'intera provincia generava un giro di affari di 1.000 miliardi su un Pil totale di 7.000, dunque quasi il 15% (Commissione parlamentare antimafia, 1996).

L'importanza del contrabbando dal punto di vista occupazionale è stata certamente alla base di quel diffuso atteggiamento di accettazione sociale, sul quale si sono esercitati molti commentatori, che in Puglia si spezza solo quando, sul finire degli anni '90, il contrabbando, gestito ormai da tempo con i metodi della criminalità organizzata di stampo mafioso, sfocia in atti di efferata violenza ai danni delle forze dell'ordine.

Il suo rilievo economico e la circostanza che abbia trovato alimento e consenso in situazioni di gravi difficoltà occupazionali, non è tuttavia sufficiente a porre il contrabbando in una relazione causale con condizioni di arretratezza. La tesi che connette lo sviluppo della criminalità economica alla povertà può avere una certa importanza,

per studiare, in una prospettiva storica, le radici delle grandi organizzazioni di mafia e camorra nella società meridionale. Si tratta tuttavia di fasi ormai lontane del rapporto tra economia e criminalità. La vicenda del contrabbando in Puglia misura tutta questa distanza: in essa si legge per intero il grande salto che segna il passaggio della criminalità economica ad una gestione imprenditoriale con fortissima proiezione sopranazionale (REF,2004). Ben oltre e contro i legami con un determinato territorio, le scelte localizzative della criminalità economica già allora, come in tutti gli sviluppi successivi a livello mondiale, furono determinate da fattori di natura strategica, logistica, geopolitica e militare.

Si consideri come proprio di tale natura furono le cause che produssero l'inizio e la fine della fase di grande sviluppo del contrabbando in Puglia. La regione diventa uno dei principali teatri del contrabbando in Europa per il venir meno della convenienza dell'area del Tirreno, a causa dello sfruttamento da parte dello Stato italiano delle possibilità di azione in acque internazionali offerte dalla convenzione di Ginevra ("diritto di inseguimento") e reso possibile dal nuovo deciso orientamento della magistratura italiana, a partire dalla sentenza del tribunale di Napoli del 17 dicembre 1976 in relazione all'operazione svolta da reparti della Guardia di finanza nei confronti della nave contrabbandiera Olimpios Hermes, battente

bandiera greca¹³. Tali ragioni - logistiche, militari, di diritto internazionale - si coniugavano ad altre di natura geografica e politica: in primo luogo lo spostamento dal Tirreno all'Adriatico consentiva di sfruttare le nuove opportunità offerte da stati come l'Albania e la Jugoslavia (Montenegro) che presero a concedere licenze di export di tabacchi lavorati alle organizzazioni criminali.

La fine del contrabbando in Puglia è a sua volta determinata, sul piano interno, da un'operazione militare e, sul piano internazionale, dalla nuova situazione determinatasi nei Balcani che favorisce una svolta politica ed economica nel Montenegro. L'operazione Primavera, sviluppatasi a partire dal 28 febbraio 2000, coinvolge circa 1.900 uomini ed è un grosso successo: in pochi mesi, da marzo a giugno, le forze dell'ordine acquisiscono il pieno controllo della costa pugliese, smantellando le basi operative dell'organizzazione criminale¹⁴. Tuttavia, come ebbe a sottolineare un protagonista di quelle vicende¹⁵, l'operazione Primavera non sarebbe stata così efficace senza il cambiamento politico del Montenegro. Durante tutti gli anni '90, con il beneplacito dei paesi occidentali, il Montenegro aveva finanziato la propria politica autonomistica rispetto a Belgrado con i proventi del contrabbando, che raggiungevano il 50% del Pil della regione

¹³ Su questi aspetti si vedano le relazioni presentate al convegno sul contrabbando nel Tirreno e a Napoli (AA.VV, 2006), diretto antecedente di questo di Bari, Fossati (2006), Meccariello (2006) e soprattutto Mistretta (2006).

¹⁴ Emerge un'impressionante struttura di bunker, depositi, tunnel, rifugi sotterranei, usati per custodire, oltre che le casse di sigarette, una vera e propria dotazione bellica (gipponi rostrati, armi, radar) (Leogrande, 2003, pag. 54-55)

¹⁵ Dichiarazione del procuratore Leone De Castris riportata da Leogrande, 2003, pag. 61.

(Leogrande, 2003, pag. 62; REF, 2004, pag. 11). Dopo la guerra del Kosovo e lo sgretolamento della federazione iugoslava, il nuovo scenario offre al Montenegro prospettive concrete di sviluppo e integrazione sul piano internazionale a condizione di una conversione in direzione dell'economia legale. La nuova fase è suggellata dal memorandum anticontrabbando firmato alla fine del 2000 con il governo italiano.

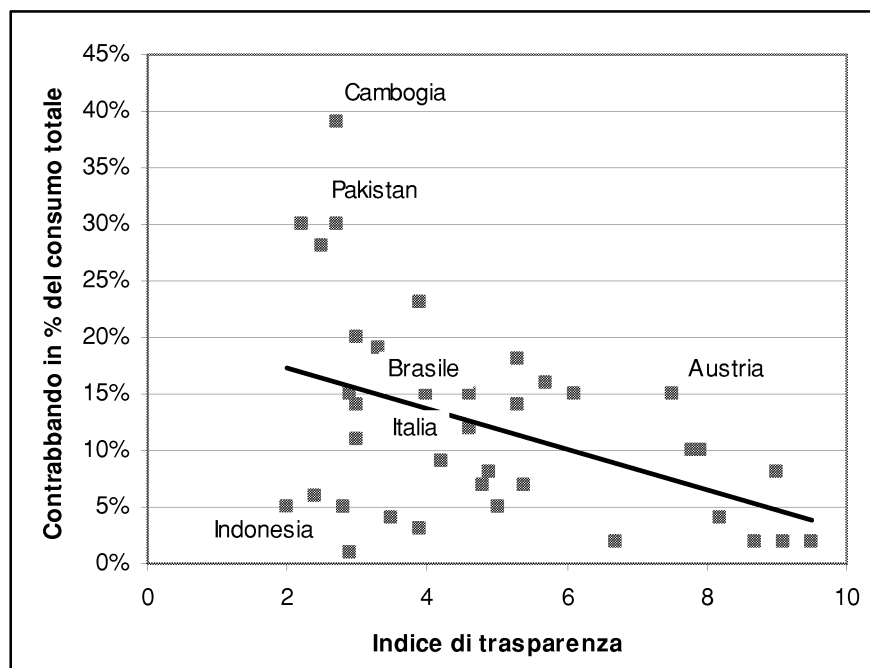
Dunque il contrabbando in Puglia nasce e tramonta per spinte che ben poco hanno a che vedere con le condizioni economiche e sociali del territorio. Le variabili in gioco sono di tutt'altra natura.

Un tentativo di “modellizzazione” del fenomeno dovrebbe tenere conto delle seguenti caratteristiche, tra loro interrelate:

- a. *Internazionalizzazione.* Il contrabbando è per sua natura transnazionale, ma in questo periodo la dimensione internazionale assume un rilievo prima sconosciuto per il numero e il ruolo dei paesi coinvolti. Non si tratta più di un'attività di “arbitraggio” illegale tra i mercati di due paesi. Sono molte le nazioni che entrano in gioco, sia dal lato del processo di produzione e distribuzione dei tabacchi lavorati (lavorazione, stoccaggio, smercio), sia dal lato finanziario (finanziamento, riciclaggio, reinvestimento).

- b. *Finanziarizzazione*. Il contrabbando richiede l'impiego di ingenti capitali, che rimangono immobilizzati per un periodo piuttosto lungo e necessitano di un passaggio di "ripulitura" dopo il rientro.
- c. *Compenetrazione tra economia illegale e legale*. Il ruolo svolto da alcuni dei principali attori - come le multinazionali del tabacco, gli intermediari finanziari, i singoli stati nazionali - si sviluppa lungo il crinale tra economia legale e illegale. L'intero processo passa per fasi legali e illegali: legali possono essere, per esempio, la produzione e la prima esportazione del prodotto, così come la provenienza iniziale e il reimpiego finale dei capitali.
- d. *Coinvolgimento degli apparati politici e burocratici nazionali e sviluppo della corruzione*. In alcuni casi, come quello dell'Albania e della Iugoslavia nel periodo comunista, o del Montenegro nella fase successiva, il coinvolgimento dei pubblici poteri poggia su esplicite, deliberate, scelte dei governi. Più spesso esso dipende dalla capacità delle organizzazioni criminali di penetrare negli apparati politici e amministrativi con l'arma della corruzione. Alcuni studi provano una correlazione positiva tra contrabbando e corruzione. Il grafico 12 mostra la relazione tra il contrabbando in percentuale del consumo totale e un "indice di trasparenza", che misura la percezione della corruzione e varia tra 10, assenza di corruzione, e 0, massima corruzione (Merriman, Yurekli e Chaloupka, 2000 p. 372 e seg.).

Grafico 12 – Contrabbando e corruzione – Elaborazione su dati Merriman *et al.* 2000



Sono le stesse caratteristiche che segnano gli sviluppi successivi della criminalità economica in altri settori. Sui circuiti organizzativi, produttivi, finanziari del contrabbando si innesterà la crescita di molti altri traffici internazionali di natura criminale (droga, prostituzione, immigrazione clandestina ecc.).

5. Conclusione

Negli anni '80 e '90 del novecento in Puglia il contrabbando affonda le proprie radici in un terreno assai fertile. Le condizioni dell'economia locale offrono un'abbondante riserva di manodopera; alla debolezza dell'economia si associa quella del tessuto sociale;

l'una e l'altra alimentano un atteggiamento collettivo di sostanziale accettazione del contrabbando.

Le ragioni dello sviluppo e poi del rapido declino del contrabbando sono tuttavia di natura esogena rispetto al sistema regionale: più che con l'economia locale hanno a che vedere con l'economia globale. Sotto questo profilo, nella vicenda del contrabbando in Puglia si leggono alcune delle principali caratteristiche dei successivi sviluppi del rapporto tra criminalità e globalizzazione.

Riferimenti bibliografici

- AAVV (2006), *“Il contrabbando sulle coste del Tirreno ed a Napoli (1950-1985)”*, Atti del convegno (Roma 21 marzo 2006), Scuola di polizia tributaria della Guardia di Finanza e Museo storico della Guardia di Finanza, Roma.
- Anderson D.A. (1999), *“The Aggregate Burden of Crime”*, Journal of Law and Economics, XLII, October, pp. 611-642
- Becchi A. - G.M. Rey (1994), *“L’economia criminale”*, Laterza, Bari.
- Becucci S. - M. Massari (2003), *“Globalizzazione e criminalità”*, Laterza, Roma-Bari.
- Commissione parlamentare antimafia (1996), *“Relazione sullo stato della lotta alla criminalità organizzata nella provincia di Brindisi”* (Relatore on. N. Vendola), approvata dalla Commissione nella seduta del 31 gennaio 1996, XII Legislatura, Senato della Repubblica – Camera dei Deputati, Commissione parlamentare d’inchiesta sul fenomeno della mafia e delle altre associazioni criminali similari (presidente on. T. Parenti).
- De Maillard J. (2002), *“Il mercato fa la sua legge. Criminalità e globalizzazione”*, Feltrinelli, Milano.
- Fossati A. (2006), *“Il contrasto del contrabbando da mare nel golfo e nella città di Napoli”*, in AAVV (2006), pag. 72-99

- Jha P. – F. Chaloupka (eds.) (2000), “*Tabacco Control in Developing Countries*”, World Health Organization and World Bank, Oxford University Press.
- Leogrande A. (2003), “*Le male vite. Storie di contrabbando e di multinazionali*”, l’ancora del mediterraneo, Napoli.
- Meccariello P. (2006), “*Le strategie della Guardia di finanza nella lotta al contrabbando marittimo*”, in AAVV (2006), pag. 55-69
- Merriman D. - A. Yurekli - F. Chaloupka (2000), “*How big is the worldwide cigarette-smuggling problem?*”, in Jha P. – F. Chaloupka (eds.) (2000), pp. 365-392
- Mistretta S. (2006), “*Il contrabbando in alto mare ed il diritto di inseguimento continuo. Il caso della “Olimpios Hermes”*”, in AAVV (2006), pag. 203-231
- REF (2004), “*Il contrabbando di tabacchi lavorati: un’analisi economica e istituzionale*”, a cura di D. Berardi, I. Piemonte, C. Vignocchi, Ricerche per l’economia e la finanza s.r.l, Milano (<http://www.ref-online.it/>)
- Tria G. (2007), “*Come calcolare l’incalcolabile costo della criminalità*”, Politiche e reti per lo sviluppo, 22, ottobre-dicembre, pp. 30-37

Gen. Pier Paolo Meccariello

***Il contrabbando in Adriatico: un problema di
sicurezza nazionale***

Il fenomeno del contrabbando tra le due sponde dell'Adriatico presenta una fisionomia particolare, posta in evidenza dall'intreccio tra il dato della lesione dell'interesse tributario e quello, più immediatamente rilevante, della minaccia alla sicurezza dello Stato. Una minaccia dipendente dalla dinamica della situazione politica interna dei Paesi rivieraschi e, in conseguenza, delle loro relazioni con il nostro, in un contesto generale di tensione determinata prima da conflittualità latente – la “guerra fredda” – poi dall'apertura di una crisi regionale determinata dal collasso delle strutture statali in uno di tali Paesi (l'Albania) e dall'esplosione nell'altro (la Jugoslavia) di conflitti interetnici di intensità tale da rendere necessario l'intervento della comunità internazionale.

Il presente studio si propone di ricordare le fasi essenziali della complessa vicenda, i momenti di intreccio tra l'aspetto fiscale e quello politico-militare, ed il ruolo che in essa ebbe, e tuttora ha, la Guardia di finanza.

I dati geografici.

L'analisi storica deve essere preceduta dalla constatazione delle implicazioni di un dato di natura geografica, la distanza tra le opposte coste del bacino adriatico, rispettivamente zone di origine (quella orientale) e di destinazione del traffico.

Il rapporto spazio-tempo tra i due termini è tale che, anche disponendo di un mezzo nautico di non eccezionali caratteristiche, l'intera sequenza: partenza dalla zona di origine-sbarco nella zona di destinazione-rientro poteva essere esaurita entro l'arco notturno. L'organizzazione del traffico poteva quindi prescindere dall'effettuazione di trasbordi in mare del carico e di soste in posizioni di attesa, e ridurre al minimo le comunicazioni.

Tale situazione, ovviamente non modificabile, determinava condizioni nettamente sfavorevoli per l'azione di contrasto, che si vedeva sottrarre gli strumenti ed i procedimenti utilizzati con successo in altre aree – Mar Ligure, Medio e Basso Tirreno, Canale di Sicilia – i quali erano imperniati sullo sfruttamento delle vulnerabilità imposte alle organizzazioni contrabbandiere proprio dalla distanza tra le basi di partenza e le località di sbarco.

Le basi, come è noto, erano il porto di Tangeri, città sotto amministrazione internazionale fino all'annessione al regno del Marocco nel 1956, poi Gibilterra, con appoggio alternativo a Malta, in entrambe i casi grazie alla "comprensione" delle autorità doganali e di polizia britanniche e successivamente locali. A partire, poi, dagli anni

'70, i porti di partenza furono quelli del Nord- Europa, evoluzione che tuttavia non modificò sostanzialmente i termini del problema.

Per coprire la distanza fino alle coste italiane, in condizioni di sicurezza e con carichi sufficienti a garantire l'economicità del traffico, le organizzazioni contrabbandiere erano costrette ad utilizzare natanti di un certo tonnellaggio, a loro volta obbligati a sostare in alto mare per periodi anche relativamente lunghi, in attesa di trasbordare il carico su imbarcazioni minori, pescherecci e poi motoscafi, in grado di raggiungere la spiaggia. La durata e la complessità di ciascuna operazione rendeva indispensabile il ricorso a comunicazioni radio tra varie stazioni, base ,natanti, emissari in Italia.

L'intercettazione del traffico radio e la localizzazione delle emittenti, la ricerca e l'osservazione aerea dei natanti durante la navigazione e le soste, consentirono di sviluppare procedimenti operativi imperniati sull'impiego di complessi tattici costituiti da unità navali di caratteristiche tali da poter svolgere azioni di inseguimento, tallonamento ed "ombreggiamento" anche di lunga durata, e di esercitare un'efficace interdizione nei confronti delle imbarcazioni locali e delle squadre di sbarco.

Le organizzazioni furono così costrette a spostare progressivamente verso l'alto mare le posizioni di attesa, ad utilizzare navi di dimensioni maggiori ed a prolungare la durata di ciascuna navigazione, per smerciare carichi più consistenti e salvaguardare i margini di profitto. L'evoluzione del diritto internazionale marittimo, e l'affermarsi anche

in sede giurisprudenziale di istituti quali il “ diritto di inseguimento” e la “presenza costruttiva”, permisero poi di procedere alla cattura delle navi contrabbandiere in acque internazionali, e di compiere così un passo decisivo verso il superamento del fenomeno.

Per le ragioni di ordine geografico già dette, un’evoluzione come quella descritta non fu possibile in Adriatico, ed altrettanto irrealistica apparve l’ipotesi – peraltro parzialmente sperimentata con la costituzione del “gruppo costiero” di S. Benedetto del Tronto – di una saturazione del confine marittimo mediante un dispositivo di vigilanza “a cordone”.

La possibilità di orientare la vigilanza, così da consentire un impiego “mirato” delle unità destinate alla repressione del traffico, appariva pertanto subordinata alla collaborazione delle autorità degli stati rivieraschi, eventualmente integrata da attività di ricerca informativa autonoma.

Entrambi le forme erano state già sperimentate nell’area occidentale. Tra il ’54 ed il ’55 centri occulti del servizio informazioni della Guardia di finanza furono istituiti a Tangeri e nella Francia meridionale, e fonti fiduciarie stabilite a Gibilterra ed a Malta. A partire dagli anni ’60, tale apparato fu superato grazie agli accordi di collaborazione con le autorità spagnole, francesi, greche e maltesi, sviluppatosi poi nell’attuale sistema di coordinamento operativo multinazionale esteso a tutti i Paesi rivieraschi del Mediterraneo.

Dietro la “cortina di ferro”

Sul confine marittimo orientale, come è noto, senza soluzione di continuità rispetto alle operazioni belliche della seconda guerra mondiale cadde invece la “cortina di ferro”, destinata a dividere per più di mezzo secolo l’Europa in due aree con possibilità di colloquio limitate e di intensità variabile nel tempo, e prospettive di cooperazione giudiziaria ed amministrativa praticamente nulle, soprattutto in materie ad elevata sensibilità politica, come l’attività fiscale e di polizia.

Nella realtà, la situazione presentò differenze anche sensibili, nello spazio e nel tempo.

Con la Jugoslavia, la chiusura fu totale nei primi anni dopo la guerra, quando la questione giuliano-dalmata sembrò prossima alla soglia del conflitto armato. Seguì la rottura tra Belgrado e Mosca (giugno 1948), il successivo riavvicinamento jugoslavo al “campo socialista” (1955), e poi la collocazione, con aspirazioni alla *leadership*, nell’area dei Paesi “non allineati”, equidistanti tra i due blocchi, almeno nelle intenzioni dichiarate. All’interno il sistema jugoslavo, pur conservando i connotati fondamentali dell’identità socialista, realizzò una forma di collettivismo in grado di ammettere spazi più o meno ampi di attività privata e di relazioni esterne.

I rapporti con l’Italia, dopo il raggiungimento del compromesso per Trieste (1954), si attestarono ad un livello di *modus vivendi* che tuttavia non produsse una stabile e concreta cooperazione

amministrativa, soprattutto nel delicato ambito delle funzioni di polizia, e tanto meno, naturalmente, qualche tolleranza verso lo svolgimento di attività informativa occulta. La pressione dell'economia reale e la semplificazione delle procedure di transito attraverso il confine determinarono comunque lo sviluppo di un flusso di microscambi transfrontalieri praticamente sottratti al controllo.

Sul confine italo-jugoslavo, terrestre ma sia pure in minor misura anche marittimo, venne così a verificarsi una situazione paradossale, quella di un traffico non liberalizzato, anzi teoricamente sottoposto a vincoli e controlli rigorosi, che per la sua intensità sfuggiva però alle possibilità di controllo da parte di autorità la cui collaborazione reciproca era intermittente, per non dire occasionale.

Una situazione di cui sembra superfluo sottolineare la pericolosità sotto il profilo economico e fiscale, certo, ma soprattutto da quello della sicurezza, come apparve evidente quando, divenuto il Medio Oriente un'area di permanente instabilità e crisi, la Jugoslavia assunse un ruolo di zona di transito verso l'Occidente per correnti di traffici illegali della più varia e preoccupante natura.

Con queste premesse l'azione di contrasto in mare, nei confronti del contrabbando come degli altri fenomeni illeciti, non fu in grado di raggiungere il grado di razionalizzazione conseguito nell'area occidentale.

Impenetrabile davvero fu invece, almeno fino alla metà degli anni '70, la "cortina" nel suo tratto meridionale, in corrispondenza della costa

albanese. L'avventura italiana in terra squipetara, iniziata nei primi anni del secolo, si concluse nell'estate 1945, con il rimpatrio dei superstiti delle forze armate e della comunità civile.

L'instaurazione di un regime di "democrazia popolare", egemonizzato dal partito comunista e dal suo *leader* Enver Hoxha, determinò l'inquadramento del Paese nel blocco sovietico, seguito dall'allontanamento delle missioni britanniche e dall'espulsione dei civili occidentali, mentre forti limitazioni venivano poste all'attività delle rappresentanze diplomatiche. Non mancarono gli incidenti di carattere militare: nel 1946, due incrociatori inglesi furono presi a cannonate nel canale di Corfù dalle batterie costiere di Saranda, e pochi mesi dopo due cacciatorpediniere, pure della *Royal Navy*, finirono in un campo minato posato nella stessa zona, con danni gravi e oltre quaranta vittime.

Negli anni immediatamente successivi, peraltro, da parte britannica si tentò ripetutamente di infiltrare agenti che avrebbero dovuto provocare insurrezioni o almeno dar vita a qualche forma di guerriglia, mentre l'OSS americano giunse addirittura a costituire in Germania un embrione di esercito di liberazione albanese.

Tali iniziative, lasciate cadere nei primi anni '50 per la manifesta impossibilità di eludere il ferreo controllo dell'apparato militare e poliziesco del regime, determinarono nel Basso Adriatico una certa attività clandestina, alla quale il governo italiano rimase almeno

ufficialmente estraneo, ma che certo costituì un elemento di ulteriore complicazione.

La chiusura totale nei rapporti dell'Albania con il resto del mondo fu determinata comunque dalla dinamica delle relazioni internazionali.

Lo schieramento al fianco dell'Unione Sovietica fu mantenuto anche dopo la secessione jugoslava, malgrado l'isolamento territoriale rispetto al resto del "blocco socialista". Ma al successivo riavvicinamento tra Mosca e Belgrado, Tirana reagì rompendo anche con la "casa madre", uscendo dal Patto di Varsavia e dall'organizzazione del COMECON ed inserendosi nel conflitto russo-cinese dalla parte di Pechino.

Ebbe così inizio una cooperazione cino-albanese che, se diede l'avvio ad un accenno di sviluppo economico, non mancò di destare in Occidente preoccupazioni di carattere militare, per l'eventualità che il processo potesse finire per dar luogo all'ingresso nel Mediterraneo della grande potenza asiatica.

Anche questo sodalizio ebbe tuttavia termine quando, dopo la morte di Mao (1976), la nuova politica cinese di apertura verso gli Stati Uniti indusse il governo albanese a rompere anche con Pechino. Al ritiro dei tecnici e dei militari asiatici, Hoxha rispose addirittura alleandosi con il Vietnam nel conflitto tra questo Paese e la Cina.

Il risultato finale di questa singolare condotta di politica estera fu l'arresto del faticoso processo di sviluppo economico appena iniziato, ed il regresso verso un'economia agricola al limite della sussistenza, a

livelli decisamente inferiori a quelli degli altri Paesi socialisti. La stabilità del regime, in un simile contesto, era assicurata da un controllo politico e sociale totale all'interno, e dal mantenimento del Paese in un continuo stato di allarme per una supposta minaccia di aggressione.

Fu a questo punto che si verificò il contatto tra la politica del governo albanese ed il fenomeno del contrabbando marittimo italiano.

L'autosegregazione impostasi dal regime di Tirana ebbe, tra l'altro, l'effetto di provocare la riduzione ad un livello minimo degli scambi commerciali legali con l'estero, ed in conseguenza, un disperato bisogno di valuta straniera, tanto grave da far prendere in considerazione l'opportunità di attivare vie di traffico illegali, ma controllate.

Proprio in quel tempo, le organizzazioni contrabbandiere operanti nel Tirreno erano entrate in crisi per effetto del potenziamento dell'azione di contrasto cui si è già accennato. Non persero tempo, quindi, nell'apprezzare l'opportunità, che fu loro offerta, di dislocare in acque territoriali albanesi le "navi – emporio" destinate a rifornire i natanti, ai quali toccava il successivo trasporto e sbarco sulle coste italiane.

Alle stesse organizzazioni fu anche consentito lo "stoccaggio" nei magazzini doganali di Durazzo dei quantitativi di sigarette inviati, con procedure del tutto regolari, dalle multinazionali produttrici, tramite un'intermediaria svizzera.

La sicurezza politica del traffico, al quale erano interessati anche membri della famiglia Hoxha, era garantita dal controllo diretto esercitato dalla potente polizia segreta, la *Segurimi*, per la quale le tangenti pagate dalle organizzazioni italiane costituivano la principale fonte di finanziamento.

In sostanza, si riproduceva nel Basso Adriatico e nel Canale d'Otranto lo schema attuato al largo di Napoli, con la differenza che le navi rifornitrici non venivano più dislocate in posizioni di attesa in alto mare, ma nel sicuro "santuario" delle acque territoriali albanesi, nella rada di Durazzo.

Non è certo il caso di sottolineare l'estrema pericolosità della minaccia costituita dalla coincidenza di interessi tra le organizzazioni criminali italiane e la polizia di un Paese tendenzialmente ostile. In Italia, quelli erano gli "anni di piombo", nei quali si profilava anche la crescita del terrorismo internazionale.

La crisi balcanica.

Lo scenario già abbastanza preoccupante ora descritto subì un drastico peggioramento alla fine degli anni '80, per effetto della crisi aperta nella penisola balcanica dal contemporaneo manifestarsi di due vicende distinte ma correlate, la disgregazione della federazione jugoslava ed il collasso dello stato albanese.

Dopo la morte di Tito nel 1980, come è noto, il precario edificio multinazionale tenuto insieme soprattutto grazie al suo carisma

personale entrò in uno stato di crisi progressiva, politica ed economica, la cui manifestazione più evidente fu l'inasprirsi della conflittualità interetnica che aveva minato il Paese fino dalla sua costituzione come entità indipendente, dopo la prima guerra mondiale. La soglia della guerra interna fu superata nel 1989 con l'insurrezione della minoranza serba nella Krajina croata e con quella degli albanesi del Kosovo, seguite, nel 1991, dalle dichiarazioni di indipendenza della Slovenia e della Croazia, imitate nel corso dell'anno successivo dalla Macedonia.

L'atteggiamento della comunità internazionale, apertamente favorevole alle nuove realtà statali originate dalla secessione, trovò espressione concreta nel riconoscimento formale concesso nel corso del 1992, al quale corrispose il progressivo isolamento di quanto rimaneva della federazione, le repubbliche serba e montenegrina, quest'ultima tuttavia tendente ad assumere una posizione di autonomia sempre più marcata.

Il nuovo ordine territoriale non condusse alla fine del conflitto armato, che ebbe per teatro le regioni multietniche della Bosnia e dell'Erzegovina, raggiungendo livelli di asprezza tali da impressionare le opinioni pubbliche nei Paesi occidentali, e da preoccupare i rispettivi governi, per le evidenti opportunità che la situazione di crisi offriva allo sviluppo di attività criminali, soprattutto quando apparvero chiare le connessioni con il terrorismo internazionale di matrice islamica.

Il conflitto andava infatti progressivamente assumendo una fisionomia nuova, caratterizzata dalla presenza, sempre più significativa fino ad assumere posizione di protagonista, di soggetti di natura non statale, quali le formazioni paramilitari poste in campo da governi “di fatto”, privi di personalità internazionale, formazioni che si distinguevano per addestramento, armamento, equipaggiamento, ma soprattutto per elevatissima motivazione ed altrettanto alta spregiudicatezza nei procedimenti operativi.

Gli interventi della comunità internazionale furono inizialmente circoscritti all’invio di aiuti umanitari, seguito dalla dislocazione “sul campo” di militari con compiti di mera osservazione, con effetti rovinosi per il prestigio delle organizzazioni che li avevano distaccati vincolandoli a regole d’ingaggio incompatibili con la situazione.

Il passo successivo fu il tentativo di “sterilizzare” il conflitto anemizzando il flusso dei rifornimenti, soprattutto petroliferi, verso quella che era considerata la principale responsabile, la Serbia, alla quale il Consiglio di Sicurezza dell’ONU impose sanzioni economiche prevalentemente nella forma di *embargo*.

Una riunione congiunta NATO/UEO tenuta ad Oslo il 4 giugno 1992 diede così l’avvio a due distinte, ma coordinate, operazioni aeronavali, *Maritime Monitor* e *Sharp Vigilance*.

Le limitazioni poste all’impiego delle unità delle due *task force* furono tuttavia tali da rendere l’impiego stesso perfettamente inutile. Il controllo infatti doveva essere circoscritto all’aspetto esterno delle

navi intercettate, osservato da bordo delle unità aeree o navali in pattugliamento, rinunciando all'ispezione dei carichi.

Dopo un anno, nel giugno 1993, il Consiglio di Sicurezza prese finalmente atto della realtà, e dichiarò il blocco della costa jugoslava, attribuendo alle unità aeree e navali alleate – operazione “*Sharp Guard*” – la facoltà di inviare a bordo delle navi *team* di controllo abilitati all'ispezione del carico, e di ordinare, nei casi dubbi, il dirottamento delle stesse navi nei porti pugliesi, per essere sottoposte a verifiche più accurate da parte di nuclei misti della Guardia di finanza e delle Capitanerie di Porto.

E' bene dire subito che anche questa forma di controllo “rinforzato” si dimostrò inefficace

Le regole tradizionali risultarono infatti inapplicabili al traffico “containerizzato”, anche per l'impossibilità pratica di aprire, movimentandoli, un numero di contenitori sufficiente a dare un senso al controllo, entro limiti di tempo compatibili con le esigenze commerciali.

E' il caso di ricordare che, nel quadro dell'*embargo* alla Serbia, fu anche deciso di sottoporre a vigilanza la navigazione fluviale sul Danubio. Il compito fu assunto dall'Unione Europea Occidentale, poiché i Paesi interessati – Ungheria, Romania, Bulgaria – si dichiararono non in grado di provvedere con i propri mezzi. L'esecuzione fu affidata ad una forza multinazionale di polizia, composta da elementi di sette nazionalità (italiana, tedesca, francese,

spagnola, olandese, inglese, lussemburghese), al comando di un ufficiale della Guardia di finanza italiana.

La vigilanza era diretta da una centrale operativa ubicata a Calafat (Romania), e da posti di controllo a Mohàcs (Ungheria), Ruse (Bulgaria) e Galati (Romania), ed era eseguita da unità (due guardacoste italiani classe “Meattini” da 40 ton., due motovedette della *Bundesgrenzschutz* tedesca ed una della *Guardia Civil* spagnola) dotate di facoltà di ispezione dei carichi, ma prive di poteri coercitivi. Le irregolarità constatate venivano infatti segnalate all’UEO di Bruxelles, senza ulteriore seguito.

In Adriatico, l’intensa attività aeronavale generata dall’operazione *Sharp Guard* non influì in misura significativa sul traffico di contrabbando.

La notevole pericolosità della situazione fu subito percepita, ma come era già accaduto negli anni precedenti, quando il controllo del traffico era stato acquisito dalle organizzazioni mafiose e camorristiche, il potenziale criminogeno del contrabbando dei tabacchi fu sottovalutato, e si preferì attribuire al fenomeno carattere marginale, per non dire folcloristico, quando addirittura non si esitò a concedere ad esso natura di ammortizzatore sociale.

In realtà furono gravissimi i danni provocati nel tessuto sociale pugliese, soprattutto nella zona di Brindisi, dal consolidarsi di una situazione di illegalità diffusa, che non tardò a virare in manifestazioni di particolare violenza, e dalla saldatura, che si verificò, nella

gestione del contrabbando, tra la camorra napoletana e la “Sacra Corona Unita” pugliese, che ebbe così a compiere il salto di qualità da sodalizio delinquenziale locale a soggetto rilevante nel mondo della criminalità organizzata transnazionale.

Furono adottate le contromisure possibili (impiego di elicotteri dotati di sensori elettronici ed idonei al volo notturno, acquisizione di mezzi navali veloci e di stazioni radiogoniometriche mobili, intensificazione del controllo sulla viabilità litoranea e sulle comunicazioni tra la Puglia ed i centri di consumo nell’area campana), senza giungere, tuttavia, a risultati risolutivi.

Nel corso degli anni ’80, la criminalità napoletana si insediò stabilmente sulla costa opposta, gravitando prevalentemente nella zona di Durazzo, il che non sarebbe stato possibile senza la quasi palese protezione delle autorità di polizia. Verso la fine del decennio, diventò evidente anche l’estensione del fenomeno al Montenegro meridionale, con epicentro nel porto di Bar.

Anche il regime albanese, peraltro, finì per essere coinvolto nella crisi generale del mondo comunista.

L’erede di Hoxha, Ramiz Alia, fu costretto ad indire nel marzo 1991 elezioni con la partecipazione di più partiti, ma il tentativo di innescare un processo di democratizzazione politica si dimostrò tardivo, anche per la pressione esercitata dallo stato di marasma provocato dal collasso del sistema economico collettivista.

Scioperi e manifestazioni si conclusero con l'invasione delle sedi diplomatiche occidentali da parte di folle alla ricerca di un visto per emigrare, mentre si intensificavano i tentativi di immigrazione clandestina in Italia, utilizzando imbarcazioni di ogni genere, comprese unità militari.

Nella primavera del 1991 si registrò un episodio di immigrazione di massa nella zona di Brindisi, seguito in agosto dall'entrata nel porto di Bari di una nave carica di migliaia di profughi.

Le dimensioni di tali episodi, soprattutto del secondo, furono tali da imporre la valutazione del fenomeno migratorio in termini di grave emergenza di ordine pubblico, cui occorreva far fronte anche con un cambio di strategia.

Risultarono infatti evidenti due aspetti del fenomeno:

- il flusso migratorio tra l'Albania e l'Italia avrebbe potuto essere posto sotto controllo, nel medio-lungo periodo, soltanto mediante interventi volti a ridurre il dislivello economico tra il Paese balcanico e quelli dell'Unione Europea, della quale l'Italia costituiva la porta d'ingresso;
- per far fronte all'emergenza, poiché ragioni umanitarie rendevano impraticabile la strada del contrasto in mare, era indispensabile fare assegnamento sulla collaborazione delle autorità albanesi.

Queste ultime, tuttavia, non soltanto apparivano evidentemente nell'impossibilità pratica di imporre l'applicazione delle proprie norme sull'espatrio, ma parevano addirittura inclini a drammatizzare

l'emergenza, per usarla come strumento di pressione per ottenere il sostegno economico dei governi occidentali.

Occorreva quindi trovare il modo di attuare misure di prevenzione in territorio albanese, tenendo ovviamente conto della sensibilità sqipetara in tema di sovranità nazionale. Un tema rispetto al quale la storia non era di aiuto.

Conclusioni.

La soluzione fu trovata, come è noto, nella definizione di accordi che consentirono la dislocazione oltre Adriatico di una piccola forza navale (il 28° Gruppo, comprendente anche quattro motovedette del Corpo delle Capitanerie di Porto), con compiti di monitoraggio costiero, e poi, a metà settembre 1991, l'avvio di una complessa operazione umanitaria (*Operazione "Pellicano"*) che valse a superare l'emergenza alimentare.

Pochi sanno che l'ingresso in territorio albanese fu preceduto da una serie di contatti esplorativi, cui parteciparono anche elementi della Guardia di finanza, che avrebbe dovuto partecipare al monitoraggio con proprie unità navali. A fine agosto, però,

il governo italiano decise che la missione fosse contenuta nell'ambito Difesa, per ragioni non ufficialmente esplicitate, ma probabilmente riconducibili all'opportunità di non complicare ulteriormente un'operazione già abbastanza delicata, facendo concorrere ad essa una forza di polizia istituzionalmente destinata all'azione

anticontrabbando, la cui presenza avrebbe potuto perciò destare nella controparte sensibilità e sospetti tali da attenuare il carattere esclusivamente umanitario che si voleva conferire all'operazione stessa.

Furono comunque i primi passi di un lungo rapporto di collaborazione, nell'ambito del quale certe diffidenze furono superate in nome del comune interesse dei due Paesi al mantenimento della "legge ed ordine" anche nella spazio acqueo che li unisce.

Gen. D. Sergio Bosco

***La lotta al Contrabbando in Puglia e
l'operazione "Primavera"***

Autorità e gentili ospiti.

Ringrazio il Sig. Generale Luciani – Presidente del Museo Storico della Guardia di Finanza - per il cortese invito che ha inteso rivolgermi nel volermi quale correlatore in questo interessantissimo convegno.

Non è senza emozione che ripercorrerò talune fasi centrali e determinanti della mia esperienza in questa magnifica terra di Puglia.

Rivedo infatti, dopo circa dieci anni, tanti volti amici che saluto con particolare affetto e che, sono certo, capiranno il senso della mia emozione.

Gli autorevoli interventi che mi hanno preceduto hanno delineato, con vivissimo interesse, il “respiro” strategico del fenomeno del contrabbando in puglia sia sotto il profilo geo-politico ed economico che sotto l’aspetto, direi, “criminale”.

A me, quale Comandante della 11^a Legione di Bari nel periodo più cruento del contrasto al contrabbando, cioè nel biennio 1997 – 1999, spetta l’onore e l’onere del testimone, cioè di tracciare storicamente,

sul piano, direi, “tattico”, quello che è accaduto e quello che gli uomini delle Fiamme Gialle dell’allora XI^a Legione hanno affrontato, “sofferto”, combattuto e progettualizzato sul piano del ristabilimento della legalità in Puglia, ponendo, poi, le basi di quelle che io chiamo sostegno ed “accelerazione” determinati dalla “operazione primavera”. E dirò perché.

A questi uomini ed ai loro Comandanti rivolgo oggi un memore, devoto e particolare saluto ed un grazie della Guardia di Finanza per quanto – ed io lo so – essi hanno sofferto in quell’esaltante biennio e per i successi che hanno ottenuto in quel particolare momento storico. Ritengo, infatti, doveroso sottolineare – ma apro e chiudo velocemente questa “parentesi” – una pregiudiziale e importante considerazione: l’operazione primavera del febbraio 2000 ed i successi operativi ed organizzativi con essa ottenuti, hanno tratto origine, si sono “nutriti” abbondantemente di tutta una serie di esperienze, di sacrifici, di attività propositive, di riflessioni e di aspri contrasti sul campo, che il Corpo aveva, già da tempo, crescentemente dispiegato e sofferto sul terreno. Questi sono fatti ed questa è storia.

E veniamo a noi.

Desidero, subito introdurre alcuni dati, che al di là del freddo significato statistico, consentono, però, subito di capire quale era “l’aria” che si respirava in Puglia tra la fine del 1997 e gli inizi del 1998: **61** automezzi della Guardia di Finanza speronati da autovetture

blindate contrabbandiere, 47 militari feriti a seguito di speronamenti, 146 mezzi contrabbandieri blindati sequestrati. Diverse decine di milioni di lire i danni logistici subiti.

Sono cifre, “record”, mai registrate nella storia del Corpo, che danno subito la misura dell’aggressività criminale e del “problema” che all’epoca si è vissuto. E qui siamo sulla terra ferma, per così dire.

E passiamo al mare: un altro dato.

Nei primi dieci mesi del 1998 per ben 115 volte si verificò un abbandono dell’inseguimento di natanti contrabbandieri da parte di nostre unità navali in questi termini:

- abbandono per eccessiva velocità del natante contrabbandiero: 81,73%
- per avverse condizioni meteo marine: 05,22%;
- per avaria: 06,96%;
- per altri motivi: 06,9%

Totale: 100%.

Un nostro guardacoste, classe Corrubia, in quella fredda, indimenticabile notte del 28 marzo 1998 venne speronato sulla fiancata di dritta da un motoscafo contrabbandiero. La stessa notte di quel 28 marzo 1998 a S. Vito di Polignano a Mare, sulla terraferma, si verificò un vero e proprio accerchiamento delle nostre pattuglie da parte di 5 fuoristrada contrabbandieri blindati, cioè un numero pari all’intero parco di mezzi blindati in dotazione alla Legione di Bari in quel momento.

Solo la grande freddezza, la professionalità, la prudenza dei militari operanti scongiurò più gravi conseguenze.

Questi “flash” storico/settoriali che vi ho citato, vi potranno fornire subito la dimensione del problema: essi costituirono l’innescò “vincente” per avviare una forte “inversione” di questa tendenza criminale e mettere in campo da parte del Corpo un rilevante, sistematico potenziamento di mezzi, terrestri aerei e navali, e di rinnovate metodologie operative che iniziò a dare i suoi frutti già nel secondo semestre del 1998.

Infatti nonostante il momentaneo “gap” tecnologico tra le strutture ed i mezzi del Corpo e le “dotazioni” contrabbandiere, i Reparti del Corpo della 11^a Legione, operarono in quell’indimenticabile 1998:

- il sequestro – mai registrato nella storia della Guardia di Finanza - di 1580 tonnellate di tabacchi lavorati esteri (circa l’80% di tutti i tabacchi sequestrati dal Corpo complessivamente inteso in quell’anno). Per dare la dimensione del contesto basti pensare che nell’analogo periodo, se ben ricordo, nell’area campana, pur interessata storicamente al fenomeno, furono sequestrati tabacchi per valori appena vicini alle 300 tonnellate;
- l’arresto di 79 persone;
- il sequestro di centinaia di autovetture contrabbandiere;
- il fermo ed il sequestro di decine di natanti contrabbandieri.

Questa “l’atmosfera”: ed ora veniamo allo sviluppo del contesto storico ed operativo:

IL CONTRABBANDO DI T.L.E. IN PUGLIA

UN PO' DI STORIA

Premessa

In Puglia la nascita dell'interesse della criminalità organizzata per il contrabbando di sigarette può essere temporalmente collocata agli inizi degli anni 80, allorquando la camorra napoletana, dopo decenni "di alimentazione" criminale di merci di contrabbando provenienti dal porto franco di Tangeri, – ci riferiamo principalmente all'organizzazione facente capo al noto MAZZARELLA Ciro – sia per dissidi con paritetiche bande, sia per la reiterata e ficcante attività repressiva condotta dal Corpo, trasferì sul litorale pugliese la propria flottiglia di motoscafi, con il supporto della manovalanza fornita dalla delinquenza operante nel brindisino nell'area della Sacra Corona Unita.

L'interesse al traffico illecito da parte delle locali forme di delinquenza organizzata fu manifestato, primo fra tutti, da parte dell'organizzazione riconducibile al noto PRUDENTINO Francesco di Ostuni (Br) che, dopo breve tempo, stringeva un accordo con l'altrettanto noto trafficante internazionale di origine elvetica BIANCHI Corrado, volto all'approvvigionamento diretto di sigarette da depositi siti nei porti albanesi di Durazzo e Valona, costantemente riforniti direttamente dalle multinazionali del tabacco operanti negli U.S.A.

L'origine delle spedizioni dei tabacchi è rimasta localizzata in Albania sino alla seconda metà del 1991, allorquando – in esito alla sottoscrizione di un accordo bilaterale tra il Ministro degli Interni Italiano e quello dell'Ordine Pubblico Albanese – i depositi situati nei citati porti dell'Albania vennero chiusi.

Tale circostanza, affiancata dal sorgere – nel 1992 – dei disordini di natura etnico-politica nel vicino territorio della Confederazione jugoslava, determinò lo spostamento verso nord della flottiglia di motoscafi e delle strutture di supporto tecnico-logistico delle organizzazioni contrabbandiere che, non potendo più confidare nella sia pur malcelata accondiscendenza delle Autorità Albanesi, hanno potuto trovare analoghe e più favorevoli condizioni nel territorio degli stati nati dalla disgregazione della ex Jugoslavia, ed in particolare del Montenegro.

L'evoluzione avvenne in maniera sostanzialmente sfavorevole agli interessi Italiani, poiché la rete di connivenze di cui beneficiavano in quella Repubblica i contrabbandieri risultò ben più funzionale e strutturata rispetto a quella precedentemente esistente in Albania, anche grazie a più cospicui impieghi di capitale, finalizzati sia ad acquistare e/o ad ottenere la disponibilità di importanti infrastrutture cantieristiche e di ormeggio, sia a garantirsi la compiacenza o, addirittura la collaborazione degli apparati statuali.

Tali mutamenti, unitamente a numerose operazioni di servizio condotte dal Corpo in applicazione di norme di diritto internazionale

del mare, hanno anche determinato variazioni nelle tecniche adottate dalle organizzazioni contrabbandiere che sostituirono sostanzialmente il metodo delle cc.dd. “navi madri”, veri e propri depositi galleggianti per il rifornimento delle sigarette sui motoscafi, stazionati in acque internazionali – con depositi siti nelle immediate vicinanze dei porticcioli delle coste montenegrine, ovvero con altre navi stazionanti nelle acque territoriali dello stato rivierasco o addirittura all’interno di installazioni militari dello stesso.

Nei punti di approdo montenegrini, (soprattutto Zlenica e Bar dove ormeggiavano indisturbate vere e proprie flotte da 40 a 60 motoscafi tipo Corbelli), l’attività contrabbandiera era favorita dalla scarsa attività di controllo condotta dalle locali Autorità e, per quanto noto, addirittura da una sorta di “gentlemen’s agrément” tra alcune Autorità centrali del Montenegro e le cosche contrabbandiere associate alla criminalità organizzata italiana, i cui i maggiori esponenti operavano su quel territorio pressoché indisturbati ed al riparo da provvedimenti restrittivi emessi nei loro confronti da diverse Autorità Giudiziarie italiane.

Verso il territorio del Montenegro confluivano quindi all’epoca ingenti partite di T.L.E. provenienti per via aerea dal Belgio, dall’Olanda, dalla Repubblica Ceca e da Cipro, per via ordinaria dalla Macedonia, dalla Bulgaria e dalla Svizzera e, non ultima per via marittima, dalla Croazia, da Malta, dalla Grecia e da Cipro.

Le sigarette, dai luoghi di temporaneo stoccaggio, venivano poi trasferite sulle coste pugliesi a bordo di potenti e veloci motoscafi.

Il territorio pugliese oltre ad essere interessato dalla penetrazione attuata in forma “extraispettiva” (cioè carico visibile) dovette confrontarsi pericolosamente con i vicini porti della Grecia da dove, in particolar modo a far data dal 1° gennaio 1993 – data di abbattimento delle frontiere intracomunitarie – giungevano autoarticolati scortati da documentazione (falsa) attestante il trasporto simulato di merci a bassa incidenza fiscale (la tradizione del Corpo li ha intesi chiamare, da sempre, come traffici intranspettivi).

Il predominio assoluto della S.C.U. nella gestione del mercato nelle aree più strettamente controllate era confermato, da un lato, dall'imposizione di un vero e proprio “pizzo” di circa 50.000 lire per ogni cassa di sigarette introdotta in Italia e, dall'altro, dall'omicidio di alcuni contrabbandieri avvenuto, in quei tempi, nel brindisino e nel leccese, a conferma dell'interesse riposto da altri gruppi criminali, teso ad erodere il monopolio della gestione, all'epoca, saldamente nelle mani della S.C.U.

Oltre alle numerose organizzazioni localizzate nel territorio pugliese ed ivi operanti nella totalità delle provincie, nel tempo si è assistito, contestualmente al riordino della componente logistica nel territorio montenegrino, ad una vera e propria “migrazione” dalla Svizzera di esponenti di spicco del contrabbando internazionale che, a seguito di talune improvvisate – e per la verità imprevedibili – iniziative

giudiziarie assunte nei loro confronti dalla Autorità elvetiche, abbandonarono l' "esilio dorato" della Confederazione elvetica trovando rifugio in Montenegro, Tunisia e Cipro.

Ne derivò che l'alta direzione strategica dell'ingente flusso di t.l.e. destinato al contrabbando in danno dell'Italia (e dell'Unione Europea) attraverso le coste pugliesi fu essenzialmente mantenuta da una ristretta ed individuata cerchia di connazionali che, ormai stabilmente insediati nella Repubblica del Montenegro, del tutto indisturbati, nonostante le pendenze accumulate in Italia ed in altri territori dell'Unione, continuarono a tessere le fila del grande traffico internazionale dei tabacchi e questo fino a quando, poi, trattati di collaborazione e di sicurezza con il Montenegro ribaltarono la situazione illegale.

L'elemento delinquenziale distintivo dell'area pugliese è stato lungamente costituito dal contrabbando extraispettivo.

Come detto, nei porti montenegrini (su tutti, in particolare, Cattaro/Kotor e Bar) stazionava come detto, permanentemente, del tutto indisturbata, la ricca flottiglia contrabbandiera, composta di natanti particolarmente sofisticati, sia dal punto di vista ingegneristico che da quello delle dotazioni di bordo.

Si trattava infatti, perlopiù di scafi in vetroresina di lunghezza tra i 16 ed i 18 metri, di norma, plurimotorizzati (con potenze complessive spesso superiori ai 2.000 HP), equipaggiati con radar, radiogoniometri ed altri sofisticati sistemi di navigazione, in grado di caricare dalle 300

alle 500 casse di t.l.e. (da 3 a 5 tonnellate), nonché diverse tonnellate di combustibile necessari per la traversata per e dall'Italia.

Non infrequentemente – e questa è una chicca di chi ha visto e vissuto in diretta il fenomeno – i nostri magnifici uomini “di mare” sequestravano anche scafi ed acqua e non solo scafi e tabacchi: 1/2 tonnellata in taniche di acqua che i contrabbandieri stivavano a prora nella fase del ritorno in Montenegro, per far “scendere” la prua ed acquisire di nuovo la necessaria stabilità per navigare sui 58/62 nodi, stabilità, prima, garantita dal carico stesso di sigarette di contrabbando scaricate sul litorale. (contrabbando consumato)

L'attività di contrasto sul territorio

La circoscrizione della Guardia di Finanza in Puglia è caratterizzata da uno straordinario sviluppo costiero (762 km) e dalla presenza di numerosi porti e porticcioli aperti, rispettivamente, al traffico commerciale ed al quello di piccolo cabotaggio (imbarcazioni da diporto e pescherecci), non sempre circoscritti da circuiti doganali chiusi o sorvegliati.

Tale situazione, unitamente alla morfologia del terreno, caratterizzata da costa particolarmente frastagliata e generalmente bassa (con eccezione della zona garganica, del tratto S. Vito – Polignano (BA) e di alcuni tratti del Salento), con a ridosso numerose strade e stradine poderali ed interpoderali, collegate ad una viabilità litoranea, retrostante ed interna, particolarmente articolata, che a sua volta si ricongiunge alle principali arterie di comunicazione dirette verso la

Campania, Calabria, Centro e Nord Italia, ha favorito negli anni ogni tipo di traffico illecito (tabacchi lavorati esteri, armi e munizioni, stupefacenti, traffico di uomini), proveniente dalla repubblica del Montenegro, dall'Albania e dalla Grecia in un contesto ideale per il contrabbando.

Più in dettaglio, quasi a tagliare a fette i territori di competenza, il tratto di costa che va da Brindisi alla testa del Gargano (160 miglia ca.), fu interessato prevalentemente da sbarchi di T.L.E., quella a sud di Brindisi e sino al Capo di S. Maria di Leuca (60 miglia ca.) da traffico di persone e di stupefacenti, prevalentemente marijuana, ed anche qui in una sorta di “joint” – come si usa dire – che le varie consorterie criminali avevano stabilito per non intralciarsi nei rispettivi traffici.

Quadro di Situazione

In tale contesto il dato nuovo ed allarmante che emerse dalla visione allargata del fenomeno alla fine del 1997 fu l'ampliamento dello scenario operativo e, soprattutto, la ripresa di una crescente aggressività delle organizzazioni contrabbandiere contro le Forze dell'ordine impegnate nell'attività di contrasto.

Dopo il conflitto nei Balcani che segnò, per la sua intera durata, una stasi dei traffici contrabbandieri, l'attività riprese con rinnovato vigore e con sistemi e rotte alternative.

Si registrò, infatti, un incremento del contrabbando intranspessivo nei porti di Bari e Brindisi (esteso anche ad altri porti: Ancona e Pescara),

vi fu anche un interessamento del versante Jonico del Golfo di Taranto, del litorale materano, del crotonese e della Sicilia (litorale ragusano e siracusano) a mezzo di navette in grado di trasportare 30/40 tonnellate di T.L.E. che, stazionando in acque internazionali, rifornivano scafi o utilizzavano gommoni oceanici, trasportate a bordo delle stesse navi.

Per quanto riguarda “l’attività a terra” delle organizzazioni contrabbandiere si venne a consolidare l’utilizzo dei mezzi blindati: questo fu l’elemento fortemente caratterizzante questo triennio (1996 – 1999). Le zone in cui più ricorrentemente sono stati utilizzati hanno interessato la circoscrizione delle Compagnie di Monopoli, Fasano, Ostuni e la provincia di Brindisi in generale.

Saltuariamente, comparvero anche nel foggiano, autovetture e fuoristrada “protetti” o “rinforzati”.

Più in dettaglio, per dare una misura della gravità del fenomeno riscontrato, come detto, in prevalenza nelle province di Bari e Brindisi, si evidenzia che negli anni 96/99 furono speronati 153 automezzi del Corpo con 94 militari feriti.

In dettaglio, nel solo biennio 97 – 99 su 106 speronamenti ed atti aggressivi nei confronti di mezzi del Corpo in tutta la Puglia, ben 89, pari al 93% avvennero nei territori dei Reparti di stanza a Bari, Mola, Monopoli, Torre Canne, Fasano ed Ostuni. Cioè nelle aree dove più forte e sistematico era il contrasto posto in essere dai nostri uomini.

La recrudescenza del fenomeno connessa all'utilizzo dei mezzi blindati da parte delle organizzazioni contrabbandiere, più volte ripreso dagli organi d'informazione, anche per il coinvolgimento, in incidenti stradali, con veicoli blindati e non, di autovetture private, creò nella popolazione diffuso allarme. Grazie a Dio – ed all'equilibrio dei dispositivi di controllo - nessun incidente mortale avvenne in questo periodo nonostante la forte e determinante aggressività dei contrabbandieri.

Successivamente ebbe a crescere, invece, da parte della popolazione la domanda di maggiore tutela dell'ordine pubblico e della sicurezza stradale.

I comportamenti tenuti da conducenti dei mezzi contrabbandieri:

- a. provocarono incidenti stradali, talvolta mortali, che hanno visto coinvolto privati cittadini e, ricordiamo, 2 militari del Corpo deceduti a seguito dell'impatto, all'inizio dell'anno 2000;
- b. costretto persone presenti sui luoghi di sbarco o transitanti nelle adiacenze a non allontanarsi sino al termine delle operazioni;
- c. causato speronamenti dei mezzi del Corpo e delle altre Forze di Polizia, talvolta danneggiandoli irreparabilmente, mettendoli temporaneamente fuori uso o, comunque, condizionandone l'operatività con il lancio di chiodi a tre punte ed espulsione di olio bruciato sui parabrezza. Su alcuni blindati sono stati trovati anche candelotti fumogeni e, talvolta, gli occupanti, che non si

esclude facessero uso di sostanze stupefacenti, hanno spavalidamente mostrato di essere armati.

L'attività di contrasto.

L'attività di contrasto dei Reparti della Guardia di Finanza fu senza ombra di dubbio, coraggiosa, incisiva, lucida e determinata, ma molto faticosa e alla lunga logorante. Essa venne attuata mediante l'impiego di un dispositivo terrestre ed aereo navale strettamente coordinato che prevedeva:

- a. vigilanza aeronavale e costiera integrata con l'impiego di elicotteri A 109 (n.3) e 1 AB 412 del Gruppo Aeronavale di Taranto, dotato di sistema "FLYR" per la visione notturna delle zone di operazioni, utile per individuare i carichi di tle scortati da blindati e quindi consentire l'intervento delle pattuglie nei momenti di crisi;
- b. attività di osservazione, informazione e rastrellamento del territorio allo scopo di individuare luoghi e località dove i mezzi blindati venivano occultati quando non impiegati;
- c. utilizzo del fucile Franchi Spass 15 MIL calibro 2 che, purtroppo, con l'aumento delle corazze dei blindati, affievolì la sua capacità di penetrazione (sia ben chiaro, l'obiettivo era il motore e/o gli organi di trasmissione dei mezzi contrabbandieri!);
- d. concorso del personale dei Reparti investigativi del Corpo per incrementare il potenziale investigativo e sviluppare indagini di

ampio respiro, nei confronti delle organizzazioni contrabbandiere con ramificazioni nel resto dell'Italia ed all'estero.

L'attività di contrasto a terra prevedeva di massima (ce le siamo inventate proprio tutte !!):

- a. dispositivi di contrasto sulla costa: con l'impiego di finanzieri dislocati nelle adiacenze dei punti di sbarco più a rischio, con funzioni di osservazione ed allarme. Gli automezzi blindati (ove disponibili), unitamente ad altre pattuglie venivano appostati in prossimità del punto di sbarco prescelto, ben occultati, pronti ad intervenire, su allarme dalle pattuglie appiedate, per chiudere ai mezzi contrabbandieri le vie verso l'entroterra;
- b. dispositivi di contrasto nell'immediato entroterra: attuato allorquando, a seguito di attività informativa, si acquisiva notizia del possibile transito di autocolonne contrabbandiere nei tratti stradali interni.
- c. dispositivi di vigilanza costante e selettiva presso i più importanti caselli autostradali delle province di Bari, Brindisi e Foggia;
- d. attività di controllo mirata per mezzi speciali (ad es. camion frigoriferi – temperatura);
ad es.: se il carico dichiarato era piante, fiori, derrate alimentari, surgelati, il termometro avrebbe dovuto indicare i relativi valori per il raffreddamento (circa 5°) o per la surgelazione (-15/18°): a valori bassi o nulli, si percepivano i fondati indizi di trasporto

merce – quali il tabacco – per il quale l’umidità e/o il freddo, in quei valori, sono assolutamente nocivi e, quindi, sostanzialmente deperibili.

- e. vigilanza e ispezioni presso stabilimenti balneari, inattivi nel periodo invernale, ottimi e defilati punti per lo stoccaggio di merci di contrabbando;
- f. ricognizioni aeree e terrestri per individuare radar contrabbandieri e garage sotterranei per ricovero di mezzi blindati.

Ipotesi di nuove strategie di contrasto.

La delineata situazione (lunghezza della costa, straordinario sviluppo e ramificazione delle vie di comunicazione che comprendono stradine poderali ed interpoderali, entità della flotta contrabbandiera – fino a 60/80 scafi -, utilizzo di mezzi blindati, stazioni radio – radar, pali ecc) consentì comunque risultati e pregevoli successi operativi nonostante il grande dispendio di risorse umane e strumentali.

L’attività di contrasto consentì di:

- a. intercettare in mare gli scafi contrabbandieri provenienti dal porto di Bari o dalle acque internazionali prospicienti l’isola di Corfù;
- b. presidiare compatibilmente con le risorse a disposizione in termini umani ed economici tutti i possibili punti di sbarco che, nel solo tratto costiero tra Bari e Brindisi – zone maggiormente interessate – erano oltre 40;
- c. costituire, su tutte le vie di deflusso, posti di blocco potenziati;
- d. intercettare nelle zone retrostanti i trasporti dei carichi;

e. rastrellare sistematicamente il territorio.

La realizzazione di un dispositivo così concepito richiedeva di poter disporre di crescenti ed apprezzabili risorse in termini di uomini, mezzi, infrastrutture e di disponibilità finanziarie che vennero meglio definite e concretizzate all'avvio dell'operazione primavera: ma intanto, come Vi ho accennato all'inizio del mio intervento, tale dispositivo, i centri di responsabilità del Corpo, all'epoca, lo avevano già individuato e progettualizzato talché il "terreno" operativo e di prospettiva, allorché si attivò l'operazione primavera, era già programmato e "pronto a muovere", quasi chiavi in mano, come segue:

a. personale:

la forza di "schieramento" fu quantificata in 540 militari, idonea anche a garantire turni di riposo ed altre assenze necessitate del personale.

Tali esigenze vennero così ipotizzate:

- (1) la dislocazione sul terreno da parte delle Compagnie di Monopoli, Fasano e Ostuni, di n. 150 militari già in forza;
- (2) recuperando, interessando il Ministro dell'Interno, all'attività anticontrabbando le aliquote di personale pronto impiego (Baschi Verdi) all'epoca impiegato nei servizi antimigrazione (complessivamente n. 70 unità) a disposizione delle Questure di Bari e Lecce, presso:
 - il Commissariato di P.S. di Monopoli (BA): n. 30 unità;

- il centro di accoglienza di Squinzano (LE): n. 40 unità;
 - (3) dedicando al dispositivo predetto n. 40 militari della Compagnia Mobile di Bari che già svolgevano attività anticontrabbando;
 - (4) mediante apposita assegnazione al Comando Regionale di n. 250 militari AT-PI e n. 10 militari radaristi.
- b. mezzi:
- i mezzi necessari, in aggiunta alle attuali dotazioni dei Reparti interessati, furono individuati in un numero significativo di Mitsubishi Pajero blindati, di Iveco Turbo Dayli 49.12 blindati, di Land Rover protette (un esemplare, come noto, viene già utilizzato dalla Compagnia Mobile di Bari) e di “pulmini” per il trasporto delle pattuglie sui presidi fissi e sui posti di blocco.
- c. infrastrutture:
- per indisponibilità di accasermamento nelle sedi individuate, già nel 1998 l’allora Comando della XI^a Legione ipotizzò l’accasermamento di forti quantità personale AT.PI (baschi verdi) presso strutture alberghiere con sistematico rinforzo di uomini e mezzi, di cui in quel momento, era possibile disporre, in modo da creare un dispositivo fitto di controllo e di reattività cospicuo ed elastico lungo la fascia costiera più a rischio e lungo i ben 40 punti di sbarco che vi ho accennato. Solo con l’operazione primavera (febbraio 2000) tale ipotesi trovò la luce

con successo grazie al maggior stanziamento di fondi assicurato dal Ministero dell'Interno.

Comparto Aeronavale. Linee d'intervento.

Nei porti della Repubblica del Montenegro era ormeggiata, come vi ho detto all'inizio, da tempo, una vera e propria "flotta contrabbandiera" costituita, per lo più, da motoscafi veloci con una capacità di carico – fino a 500 casse / 5 tonnellate – e velocità prossime o superiori ai 60 nodi.

Questi motoscafi, progettati e costruiti inizialmente in Italia, avevano caratteristiche e dotazioni specifiche per il trasporto di T.L.E..

A livello informativo si apprese che le imbarcazioni contrabbandiere venivano costruite in Albania ed in Grecia.

Il Modus operandi delle organizzazioni contrabbandiere

Con cadenza quasi giornaliera, a seconda anche delle condizioni meteorologiche, "i motoscafi", riconducibili a varie organizzazioni, lasciavano con il loro carico di T.L.E. il porto di Bar (Montenegro) alla volta delle coste pugliesi. Giunti in prossimità delle stesse, prendevano contatti con l'organizzazione che da terra li "manovrava" fino al luogo dove effettuare lo sbarco.

Quest'ultima operazione avveniva con un concomitante capillare controllo delle zone di mare e del territorio da parte delle organizzazioni, mediante i "pali" e l'utilizzo di tecnologie (radio e

postazioni radar fisse) in grado di intercettare le comunicazioni radio e di individuare le unità navali e le pattuglie del Corpo.

Appurato il momento adatto, l'organizzazione a terra dava il via agli scafisti che, in attesa prima a 40 e poi a 20 miglia dalla costa, velocemente raggiungevano il punto di approdo o si avvicinano per effettuare il trasbordo su imbarcazioni minori in genere (gommoni). Una catena umana (20/30 persone) ma in alcuni casi abbiamo avuto anche presenze di 50/60 uomini, provvedeva allo scarico dei t.l.e. che, immediatamente caricati su furgoni ed autovetture (in alcune zone Fasano/Monopoli/Ostuni costantemente scortati da blindati fino a 4/6) venivano temporaneamente depositati nelle campagne circostanti le province di Foggia, Bari, Brindisi, Lecce e Taranto o immediatamente caricati su autotreni per essere spediti ai mercati di consumo non solo in Italia, ma soprattutto in Inghilterra, Germania, Francia e Spagna.

Considerata la rilevanza del fenomeno criminale, l'attività di contrasto del Corpo nello specifico settore fu particolarmente incisiva, prolungata nel tempo (12/16 ore per turno di servizio), ed attuata mediante l'impiego del dispositivo terrestre ed aeronavale strettamente coordinati.

Esemplare – e indimenticabile - il comportamento delle nostre componenti di pregio: baschi verdi e uomini del Servizio Navale ed Aereo con sacrifici di orari e condizioni meteo marine massacranti ma esaltanti: era una pagina di storia del Corpo che essi stavano scrivendo

e, quale Comandante di Legione, mi piaceva costantemente ricordaglielo: e non era retorica !!

Nel dettaglio, il dispositivo di contrasto, schierato dal Corpo, prevedeva poi la vigilanza aeronavale alturiera e costiera integrata con l'impiego di elicotteri A 109 e AB 412. L'AB412 era ed è dotato di sistema "FLYR" per la visione notturna delle zone di operazione. Esso poteva perciò essere utilizzato, anche su terra, per individuare e seguire i carichi di t.l.e. scortati da "blindati" e, quindi, consentire l'intervento "a sorpresa" delle pattuglie nei momenti di crisi (emblematico e fortemente suggestivo fu la ripresa video, nell'inverno del 1998, del porto di Savelletri letteralmente disseminato in piena notte, di mezzi blindati, decine di furgoni e decine e decine di pali !).

Le ottimali qualità nautiche delle imbarcazioni contrabbandiere (grandi capacità evolutive, eccezionale tenuta di mare, elevate velocità di punta anche a pieno carico e ridottissimi tempi di planata) diminuirono in un primo tempo, e di molto, le possibilità di "cattura" da parte delle imbarcazioni del Corpo: meno veloci, ma soprattutto meno manovriere (classe G e classe 5000). Il numero delle desistenze durante gli inseguimenti raggiungeva, come vi ho già detto all'inizio, anche punte del 90%. Inoltre i motoscafi contrabbandieri, soprattutto quelli dell'ultima generazione come ad esempio i Super-Termoli (ricordo l'ex Concetta) da 18 metri con motorizzazioni diesel, consentivano lo sviluppo di elevatissime velocità anche con condizioni di mare 3/4; con tali condizioni invece l'azione di contrasto

a questi motoscafi fornito dalle unità delle classi 5000 e 6000, risultavano difficoltose se non improponibili, atteso che, anche in caso di "ingaggio" di tali potenti mezzi contrabbandieri, le predette classi di unità del Corpo erano necessitate ad operare con forti limitazioni, che tra l'altro, normalmente, aumentavano con l'allontanamento dalla costa ove statisticamente si constatano peggioramenti delle condizioni meteomarine.

Furono quindi messi all'opera con vigore provvedimenti diretti a nuove misure di contrasto: uso di nuove cime galleggianti; modifiche gruppi poppieri delle V. Classe 5000 e dei piedi poppieri delle V. Classe 1600 (ex contrabbandiere); tenuta in efficienza delle V. Classe 1600 attraverso l'incremento dei motori quali scorte di pronto impiego; nuovi mezzi di coazione fisica (bombolette di olioresina caspica); elevazione da 4 a 5 delle tabelle di equipaggio delle V. Classe 1600.

Via via la situazione cambiò favorevolmente. L'acquisizione, nel tempo, di n. 24 imbarcazioni ex contrabbandiere sequestrate rimotorizzate e rimesse in "sesto" (la mitica Classe "1600" o classe "16") furono vincenti.

Furono modificate anche le linee d'azione costituendo, quando possibile, piccoli gruppi navali di intervento: un guardacoste e/o un elicottero per la ricognizione alturiera, in team con due vedette in navigazione o in soffermo sottocosta per l'inseguimento del target.

In condizioni ottimali vennero utilizzati come supporto anche gommoni oceanici (8/10 mt. Motorizzati con 2 FB da 500 HP complessivi).

I MEZZI NAVALI

I mezzi aeronavali che vennero dislocati in Puglia, già nella fase precedente all'operazione primavera, erano:

- nr. 1 pattugliatore della classe Zara, che svolgeva in pratica le funzioni di centro Operativo di coordinamento mobile “avanzato”;
- nr. 4 guardacoste della classe BIGLIANI e nr. 4 guardacoste della classe CORRUBIA. Unità all'epoca dotate delle più sofisticate strumentazioni di navigazione (G.P.S., plotter, tavolo tattico) e di comunicazione (data-link) nonché caratterizzati da elevata autonomia e velocità (700 miglia con spunti di oltre 4 nodi) in grado, pertanto, di fornire adeguata assistenza ad unità minori eventualmente cooperanti in attività di interdizione al largo;
- nr. 11 vedette veloci delle classi 5000. Imbarcazioni, all'epoca, caratterizzate da elevata tenuta di mare ed in grado di superare, in grande sicurezza, i 50 nodi;
- nr. 24 vedette velocissime della classe 1600. Natanti ex contrabbandieri motorizzati diesel o benzina e comunque in grado di raggiungere velocità comprese tra i 50 e i 70 nodi senza per altro rinunciare ad elevate capacità evolutive: ma buona parte della storia del Corpo in quei durissimi momenti fu, appunto, scritta dagli equipaggi e dagli scafi della Classe 1600;
- nr. 3 AGUSTA A109 A II e nr. 4 AB412 HP. Elicotteri biturbina particolarmente indicati per le attività di esplorazioni notturna e

diurna, ma anche per altri tipi di missione, quali trasporti, collegamento e soccorso.

Questo, in conclusione, lo scenario ed il teatro operativo sul quale si sono poi sviluppate, in quei formidabili anni, le premesse per il primato della legalità e per la supremazia dello Stato.

Ed è appunto in questo contesto che prese corpo l'operazione primavera quale ulteriore risposta, ma di carattere straordinario, alla recrudescenza del contrabbando di t.l.e. in Puglia e alla crescente efferatezza delle organizzazioni dedite a tale illecito, che trovò il suo culmine nell'incidente avvenuto in provincia di Brindisi in data 26 febbraio 2000, nel quale persero la vita due militari del Corpo.

Il piano Interforze ebbe come finalità:

il controllo del territorio sia nelle zone interessate agli sbarchi, sia lungo le direttrici seguite dai contrabbandieri per rifornire il mercato locale e quello campano. In tale contesto, venne:

§ sviluppata un'azione di controllo capillare delle strade che collegano la Puglia e la Campania;

§ assicurato il presidio delle aree urbane delle città ove è più diffuso lo smercio illegale delle sigarette;

la repressione del fenomeno, attraverso la identificazione e la sorveglianza degli appartenenti ai gruppi contrabbandieri – finalizzata specificatamente alla individuazione dei nascondigli dei mezzi blindati, usati dalle organizzazioni criminali, e delle officine presso cui venivano allestiti gli autoveicoli – nonché

mediante rastrellamenti di zone a rischio, con eventuale perquisizione anche per blocchi di edifici.

Il programma, reso operativo a partire dal 28 febbraio 2000, prevedeva l'impiego, come contingenti di rinforzo, di 700 elementi della Polizia di Stato, 700 dell'Arma dei Carabinieri e 500 della Guardia di Finanza (*per il Corpo furono fatte affluire in Puglia n. 278 militari AT.P.I., mentre le rimanenti unità furono tratte dal Comando Regionale Puglia da proprie risorse*) e venne predisposto su tre diversi livelli di intervento:

servizi anticontrabbando sulla costa;

servizi di pattugliamento;

rastrellamento di zone di particolare interesse ai fini dell'azione di contrasto.

Alla Guardia di Finanza fu assegnata la copertura della prima linea sulla costa: tale dislocazione consentì al Corpo di esprimere il massimo sforzo operativo grazie all'"alleggerimento" di altri compiti di vigilanza territoriale fornito dai Carabinieri e Polizia di Stato .

Nel corso della prima e più qualificante fase del piano anticrimine in Puglia, le tre Forze di Polizia ottennero ingenti risultati, complessivamente:

denunziato 137 persone, di cui 73 tratte in arresto;

sequestrato 54 automezzi, di cui 35 blindati, impiegati in attività di contrabbando, nonché circa 6.000 kg. di tabacchi lavorati esteri, oltre a diverse decine di armi.

A conclusione dell'operazione si ritenne necessario un ritorno alla "normalità operativa" che fu orientato a riaffermare il ruolo prioritario della Guardia di Finanza, in considerazione delle sue esclusive e peculiari connotazioni di organismo di polizia tributaria ed economico-finanziaria.

Tale ruolo era, come è attualmente, espressamente confermato dal quadro normativo e regolamentare in materia di coordinamento delle Forze di Polizia, che sancisce la competenza specialistica del Corpo, con riguardo ai fenomeni del riciclaggio, del contrabbando e delle altre frodi comunitarie.

Mentre mi avvio a concludere, sottolineo che un merito sicuramente ascrivibile all'Operazione "Primavera" fu quello di aver contribuito a sensibilizzare le Istituzioni coinvolte nell'azione di repressione dell'illecito traffico sull'esigenza di orientare, verso la Guardia di Finanza, il flusso delle comunicazioni, degli altri elementi utili per il contrasto al contrabbando di t.l.e., acquisiti nel corso della propria attività e di orientare, non ultimo, verso il Corpo il "consenso" ed il sostegno della collettività in generale e delle singole Comunità Pugliesi.

Oggi la situazione, come tutti sappiamo, è pienamente "normalizzata" sotto lo specifico profilo del contrabbando grazie all'azione della Guardia di Finanza, degli altri Organi di Polizia e della forte azione di Governo sviluppata all'epoca.

Rimangono altre e ben note emergenze criminali sul tappeto che, quotidianamente, in Puglia, magistratura e Forze dell'Ordine combattono. Ma la "nuova" guerra non sarà né facile né breve se, come indicano molti autorevoli osservatori Istituzionali e non, viene percepito dai cittadini un peggioramento dei livelli di sicurezza negli ultimi 2/3 anni: centro-nord, per furti e rapine e, nelle regioni meridionali, racket ed usura e - non ultimo - il traffico degli stupefacenti con la sua "filiera" di illegalità indotta e ramificata e le sue enormi potenzialità di danno sociale.

Fanno, poi, sempre da "contorno" a questo contesto criminale fenomeni quali il riciclaggio, il traffico di esseri umani, il contrabbando internazionale, l'occultamento alla tassazione di rilevanti proventi derivanti da attività illecite.

Ma per quanto attiene la Puglia, siamo e dobbiamo essere ottimisti nel successo della legalità: in questo la Guardia di Finanza, come sempre, farà la sua parte. E tutto ciò perché questa bellissima terra - che mi onoro di aver servito - merita fortemente il nostro impegno, i nostri sacrifici, la nostra attenzione, la nostra solidarietà.

Ho concluso e vi ringrazio.

II SESSIONE

(Presiede il Gen. D. Vittorio Alvino)

Gen. D. Vittorio Alvino

***Un particolare caso di contrabbando in
Adriatico.***

Sono il Gen. di Div. in congedo Vittorio Alvino e divido con pochi dei presenti il privilegio della anzianità, essendo entrato in Accademia nel giugno 1946.

Prima di accingermi a svolgere le funzioni di presidente della seconda sessione di questo convegno sul contrabbando in Adriatico, consentitemi di rievocare un episodio avvenuto nel marzo del 1951, a proposito del quale tutte le ricerche esperite in merito per poterlo sostanziare con documentazione hanno dato esito negativo.

Come avete ascoltato, nell'immediato dopoguerra, l'"Amarissimo" era un mare chiuso noto per il frequente sequestro dei nostri pescherecci da parte jugoslava ed il quasi inesistente fenomeno contrabbandiero. Nel '48 la Jugoslavia si era sganciata da Mosca ed aveva iniziato a ricevere notevoli aiuti occidentali di ogni tipo. Ebbene nel marzo 1951 presso Monfalcone furono sequestrati 68 Kg di t.l.e.

Le novità della cosa unita al fatto che tra i responsabili vi erano elementi di nazionalità slava, indusse il Nucleo pt di Udine ad approfondite immagini. Risultò in particolare, che le confezioni di sigarette portavano la scritta in inglese "dono del popolo statunitense alla Jugoslavia".

Sorse spontaneo il sospetto che tali doni venissero contrabbandati verso il nostro paese per l'urgenza di accaparrarsi valuta pregiata.

In quel periodo mantenevo il collegamento con la Guardia di Finanza del Territorio Libero di Trieste nella quale prestavano servizio diversi finanziari che agivano in stretto contatto con i servizio di informazione inglese ed americano.

La notizia dovette giungere a chi di dovere, perché per un lungo periodo non vi furono altri episodi del genere.

Perché ho rievocato l'episodio? Per un giusto riconoscimento e ricordo dei protagonisti, quasi tutti scomparsi, tra i quali l'allora Cap. Iviani A.M. della Legione di Udine, il t.col. Dionisalvi, comandante il Nucleo alla stessa sede e soprattutto l'allora Capitano, poi comandante in 2^a Domenico Veca che a Trieste era in stretto contatto con gli Alleati.

Gen. Giuseppe Di Gaetano

***L'esperienza dei gruppi costieri della
Guardia di finanza negli anni '60***

**(intervento letto dal Cap Renata Di Fazio in luogo dell'autore
impossibilitato ad intervenire)**

Non posso fare a meno, nel trattare del “gruppo costiero”, di ricordare che, con lo scomparso mio amico Angelo Tristano, allora, come me, capitano in servizio al comando generale, fui l'inventore dello speciale reparto. Per chi voglia conoscere la sua origine, come quella delle rivoluzionarie altre numerose innovazioni da noi proposte e, in gran parte trasfuse, poi, nella legge di ordinamento del 1959, rinvio al nostro articolo “Idee sull'organizzazione del Corpo”, pubblicato dalla “Rivista della Guardia di finanza” dell'anno VI, nei numeri 3 e 4. Il nostro principale merito fu quello di avere trasformato i compiti degli ufficiali inferiori dei reparti ordinari da quelli di critici spettatori delle attività dei loro dipendenti sottufficiali, in doverosi protagonisti delle operazioni d'istituto.

Dopo avere conosciute le nostre idee, il comandante generale Domingo Fornara, appena fui promosso maggiore (nel marzo 1958), mi pose a capo dell'ufficio ordinamento e addestramento del comando generale e nominò un gruppo di lavoro per lo studio della riforma dell'ordinamento del Corpo. Esso fu costituito principal-mente del

sottocapo di S.M., TenCol Angelo Longo (presidente) e dei due citati autori. Fu approvato un programma per lo sviluppo del Corpo.

E' mio dovere anticipare che quanto sto per riferire è essenzialmente frutto o di miei ricordi, in parte scritti, poiché il comando generale, a cui per certe ricerche mi sono rivolto, non è stato in grado di offrirmi documentazione rilevante, tranne per quanto riguarda l'abolizione dei gruppi costieri (Vds allegata copia del promemoria in data 5 APR 1965 su "Istituzione e soppressione dei gruppi costieri ..."). Non so come il gruppo costiero della legione di Roma si organizzò e come funzionò. Ma, ritengo, in modo sostanzialmente non molto diverso da quello della legione di Ancona. Notizia certa, e confermata dal comando generale, è che quello conseguì risultati operativi numerosissimi, ma soltanto nella repressione di violazioni di leggi sulla pesca.

Il criterio, che suggerì l'istituzione di un "gruppo costiero" o di un "gruppo di frontiera" per ogni legione, con il compito della difesa della linea doganale, e di un "gruppo" per ogni provincia (in precedenza vi erano circoli che comprendevano il territorio di più province, sino a cinque) per l'assolvimento di ogni altro compito d'istituto fu quello di attribuire a un medesimo comandante di grado adeguato (ufficiale superiore), la permanente responsabilità della coordinazione di tutte le forze rispettivamente dipendenti. Rimanevano da definire i rapporti tra i reparti di linea e i reparti territoriali, senza intaccare la proposta unitarietà della irrinunciabile

organizzazione provinciale. Si credette di provvedervi, stabilendo che la competenza operativa di ogni reparto costiero o di frontiera cessasse a partire dall'eventuale fermo di persone, di mezzi o di merci, per dare immediato luogo allo sviluppo delle indagini da parte del competente nucleo di polizia tributaria. Il nuovo ordinamento suggerito dal gruppo di lavoro fu approvato, quasi all'unanimità da un'assemblea delle più alte gerarchie del Corpo e poi attuato dalla legge di ordinamento del 1959.

In passato (quando ancora non esisteva la componente aerea), per tentare di realizzare la avvertita necessità di “cooperazione”, tra le forze di terra e quelle di mare, in tempi diversi, i comandanti di reparti navali erano stati sottordinati ai comandanti di circolo o di compagnia, la quale spesso aveva un litorale di estensione assai inferiore a quella proteggibile da una motovedetta. Sui laghi di confine, si era anche giunti a porre brigate di frontiera alla dipendenza di reparti navali. Ora, l'impiego di moderne e veloci unità navali e, soprattutto aeree, richiedeva uno spazio più ampio sino a quello corrispondente alla linea doganale di ciascuna legione.

Prima della riforma dell'ordinamento del 1959, la difesa della linea doganale era stata concepita come propria di ognuna delle tante brigate litoranee, che, di massima, avevano uno sviluppo fronte a mare intorno a una decina di chilometri, quanti erano percorribili da pattuglie a piedi. A esse era spesso attribuito anche ogni altro compito istituzionale, pure quando la rilevanza economica del loro territorio

non lo meritava. Gli ufficiali eseguivano controlli e intervenivano in seguito ad avvenuta iniziale repressione di tentativi di sbarco di merci di contrabbando. Ovviamente ogni decina di chilometri, al centro dei quali erano di massima una caserma, per cui era da pagare il relativo affitto mensile nonché un sottufficiale comandante, un casermiere e non meno di sei altri finanziari, da retribuire, al momento, con la paga mensile e, in futuro, con la pensione. Quanto impiego di personale e quante spese per un'organizzazione non più adeguata ai tempi!

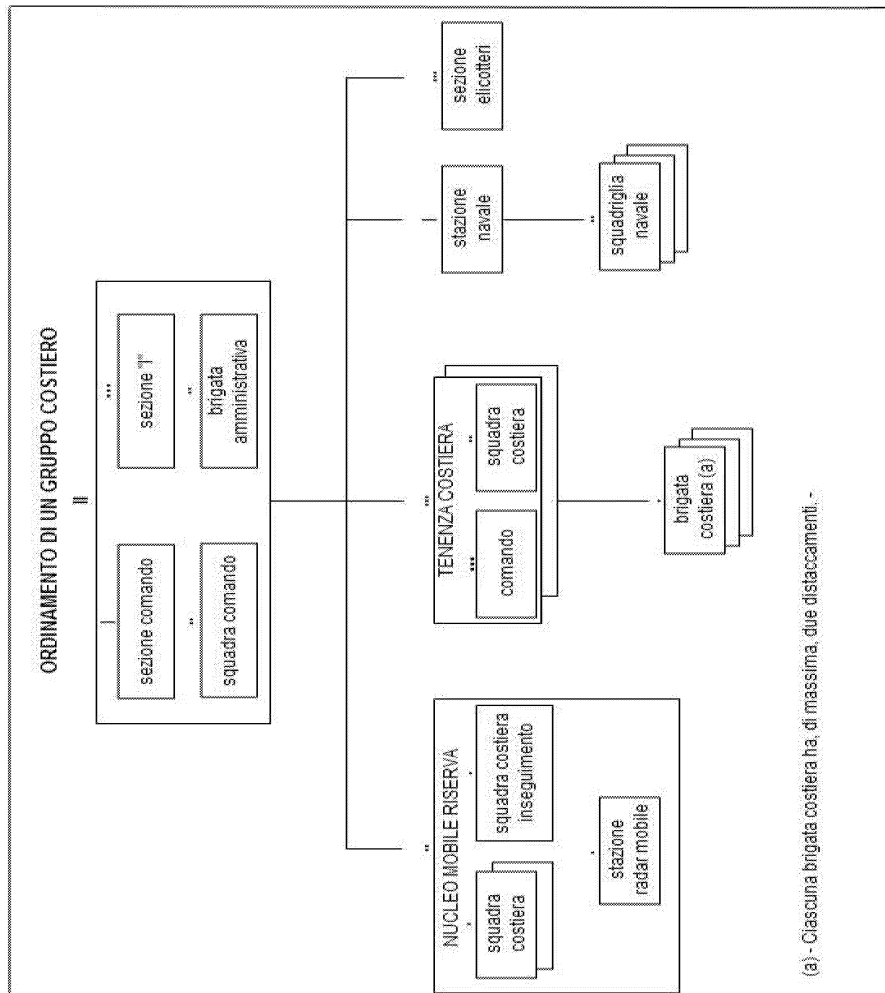
Nel dopo guerra ultimo, per quanto ricordo, fu istituito un nucleo mobile di compagnia, il quale non ebbe, però, lo specifico compito di appoggiare la vigilanza litoranea, ma di operare nel territorio di quel reparto. Tale nucleo fu costituito di un sottufficiale e di sei finanziari e fu dotato di un automezzo da fuori strada e di due motociclette.

La motorizzazione delle minori unità terrestri -si pensò- avrebbe reso possibile la estensione del fronte a mare di ogni minore reparto e i conseguenti risparmi di costi. L'istituzione, alla dipendenza di ogni brigata, di due distaccamenti, uno alla sua sinistra e uno alla sua destra, per il vincolo gerarchico-operativo, avrebbe realizzato una prima cooperazione a livello elementare su una distanza tra i cinquanta e i sessanta chilometri. Si sarebbero, così, ridotti al minimo sia il numero dei minori reparti schierati a difesa della "linea doganale" sia gli organici del personale, complessivi e di ciascuna unità. Va, a questo proposito, posto in rilievo che gli organici dei sottufficiali e degli altri militari di truppa del gruppo costiero della

legione di Ancona furono inferiori di circa cinquanta unità rispetto a quelli precedentemente previsti dagli ordini permanenti di servizio delle brigate litoranee di tale corpo. L'inquadramento delle minori unità si sarebbe potuto attuare con sole due tenenze costiere rette ciascuna da un ufficiale subalterno, direttamente dipendente da un comando di gruppo quello medesimo da cui dipendevano le unità navali e aeree.

Mi pare di ricordare che proprio nel corso degli studi per la configurazione generale del nuovo ordinamento, si pensò, soprattutto da parte del comandante Fornara, al reclutamento, in un non determinato futuro, di ufficiali di complemento e di finanzieri ausiliari in servizio di leva; questi ultimi sempre quali sottordini di personale permanente. Lo speciale reclutamento, consentito soltanto più anni dopo, avrebbe ulteriormente ridotte le spese. L'organigramma del gruppo costiero tipo è riportato nella pagina successiva. A esso fu uniformato lo speciale reparto istituito nel 1959-60 nella 9^a legione (Roma), con sede del comando, prima, alla scuola sottufficiali al Lido di Ostia, poi a Fiumicino, nella capace caserma ivi esistente. L'organigramma dello analogo reparto istituito nel 1960 nella 16^a legione (Ancona), con sede del comando a S. Benedetto del Tronto (AP) differì dal precedente solo perché, a richiesta del comandante del sopraordinato corpo di Ancona, ebbe, in luogo di un capitano aiutante maggiore e vicecomandante, un tenente A.M. e, al posto di due tenenze costiere, due compagnie costiere, con sede ad Ancona e a

Pescara. La diversità non influì minimamente sul funzionamento del reparto. Dal comando di gruppo dipesero anche la “stazione navale di Ancona” con la squadriglia in sede e con quelle di S. Benedetto del Tronto e di Pescara nonché la “sezione elicotteri” di Pescara con due velivoli.



Furono previste le seguenti dotazioni di personale: 1 sottufficiale e 6 finanzieri sia per il nucleo mobile di riserva sia per la squadra di riserva in sede di compagnia costiera; 1 sottufficiale e 7 finanzieri per ogni brigata e per ogni distaccamento.

Si stabilirono le seguenti assegnazioni di mezzi:

- a) della motorizzazione: autovettura per il comandante del gruppo e per i comandanti di compagnia costiera; due autovetture da inseguimento per il nucleo mobile di riserva; auto campagnola (da fuori strada) per la squadra di riserva in sede di comando di compagnia costiera; 4 motoleggere per ciascuna brigata costiera e per ogni distaccamento costiero;
- b) delle trasmissioni (oltre quelle di dotazione dei mezzi aerei e navali): radio in sede fissa, nella caserma di ogni reparto; radio per ogni automezzo; le radio mobili per le pattuglie si sarebbero dovute acquisire in seguito.

Era in allestimento, dotato di radio, un autoradar (da me proposta e destinata ad essere sperimentata nell'ambito del gruppo costiero di S. Benedetto del Tronto) per la individuazione, non certo di navi contrabbandiere, ma di navi, che, per essere non molto al largo della costa, meritassero l'attenzione della vigilanza. Ovviamente, nel caso di navi con evidenti illecite intenzioni, lo speciale mezzo (in grado di alimentarsi sia con gruppo elettrogeno sia con batterie) sarebbe stato insostituibile per la scelta tattica dello intervento repressivo da terra, da mare e dal cielo. L'autoradar giunse ad Ancona quando il gruppo

costiero era già stato sciolto. Peregrinò, poi, per le legioni di Napoli e di Palermo, senza che trovasse alcuno che pensasse a un modesto organo tattico motorizzato da sollecitare per radio, all'occorrenza.

Chiesi e ottenni di lasciare la carica di capo dell'ufficio ordinamento e addestramento del comando generale, per assumere il comando dell'istituendo “gruppo costiero” della 16^a legione, con sede del comando a S. Benedetto del Tronto (AP). Il reparto aveva il compito della difesa anticontrabbando del litorale (di circa 310 chilometri) delle province di: Pesaro, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Pescara, Chieti.

Prima che il gruppo cominciasse a operare, in più giorni, riunii il personale di ogni grado, a cui spiegai l'ordinamento, le regole secondo le quali avrebbe funzionato e quanto altro necessario.

Il comando del gruppo era articolato in: -una “sezione comando” retta da tenente aiutante maggiore (anzi che da capitano aiutante maggiore e vicecomandante); -una sezione “I”, costituita di un tenente e due sottufficiali; -una “brigata amministrativa”, istituita come in ogni altro gruppo (secondo mia proposta, avanzata in occasione della sperimentazione dell'unificazione, sino a livello di compagnia, dei reparti ordinari nella stessa sede).

Dal comandante del gruppo dipendevano:

- a) un “nucleo mobile di riserva” (con a capo il tenente “I”), dotato di 2 automezzi da inseguimento, con radio;
- b) due “compagnie costiere” (invece che due sufficienti “tenenze

costiere”, come già bene attuato nel gruppo costiero di Fiumicino) con sede, ad Ancona una, a Pescara l'altra, articolate nei seguenti reparti:

- una “squadra costiera di riserva” in sede, da impiegare anche per il controllo delle pattuglie;
 - poche “brigate costiere”, ciascuna con alla dipendenza un “distaccamento costiero” alla sua sinistra e altro alla sua destra (il comandante di brigata, all'occorrenza, sarebbe stato il primo coordinatore pure dei suoi due distaccamenti nella difesa dal contrabbando);
- c) una “stazione navale” (ad Ancona), su tre “squadriglie” (Ancona, S. Benedetto del Tronto, Pescara, già esistenti prima della istituzione del gruppo costiero);
- d) una “sezione elicotteri” (Pescara), con due velivoli e, voluto dal comandante Fornara, con un “nucleo eliportato” (un sottufficiale e sei finanzieri), che, dopo mesi, fu abolito.

Il comando del gruppo costiero, come quello di ciascuna compagnia, teneva costantemente aggiornata, per ciascun reparto dipendente:

- la situazione della disponibilità sia di personale (presenze, assenze per qualsiasi causa) sia di mezzi (navi, elicotteri, auto, moto, biciclette) e, per quelli a motore la relativa utilizzabilità in ore di movimento, corrispondenti alla rimanenza dell'assegnazione mensile di carburanti;

- l'ininterrotto aggiornamento della situazione nominativa del personale (erano frequenti i suoi trasferimenti temporanei) era facilitato da grandi tabelloni murali a tessere mobili; la tessera del nominativo del reparto e quelle relative a ciascun militare erano contrassegnate da un medesimo numero e da una stessa variegata colorazione; così che balzava evidente alla vista il nome di chi era temporaneamente fuori del suo reparto.

Il comando del gruppo costiero riceveva, ogni giorno, da tutti i reparti (compresi quelli di brigata e di distaccamento), a mezzo radio, in cifra (che veniva giornalmente mutata), un “mattinale”, in cui erano indicati i mezzi disponibili nella giornata e, per questi, le ore residue di moto sino al termine dell'assegnazione mensile di carburanti. Ciò mi consentì, nel dare gli ordini, di tenerne conto e (diversamente dal gruppo costiero di Fiumicino) di non richiederne mai integrazioni. Le unità delle compagnie costiere, a tali comunicazioni, premettevano quella relativa alla disponibilità di personale.

L'attività informativa era organizzata come segue.

- A ogni brigata e a ogni distaccamento era attribuita la responsabilità del suo settore di costa, con profondità entro terra di almeno cinque chilometri. In tale fascia funzionava una rete informativa, costituita pure di fonti estranee all'ambiente contrabbandiero, le quali solitamente non a conoscenza di attività illecite, ma per il lavoro svolto, per l'ubicazione di esso o per la

sede della loro residenza, avevano la possibilità di rilevare fatti inconsueti, che potessero eventualmente orientare ulteriori iniziative.

- Ai sottufficiali era riservata l'esclusiva competenza di contatti con l'ambiente contrabbandiero, tenendone informati i superiori sino a livello del primo ufficiale sopraordinato. Ai finanzieri era attribuito l'incarico di reperire possibili fonti lungo il litorale, ma fuori dei centri abitati.
- A ogni fonte informativa era assegnato un nome convenzionale, la prima lettera del quale era quella stessa del cognome del militare che l'aveva acquisita. Così che l'autore di possibile comunicazione informativa telefonica, dando la sua denominazione fittizia, non aveva necessità di riferire la sua vera identità a colui che riceveva la telefonata, il quale contemporaneamente sapeva a chi essa era destinata.
- Ogni militare era dotato di un taccuino per appunti e di una rubrica di facile consultazione con annotati persone e mezzi sospetti.

Un giorno, da una mia fonte informativa, appresi che una certa caffetteria di Vasto era frequentata da individui di dubbia attività. Feci sviluppare indagini, in seguito alle quali risultò che più persone, tra le quali anche contrabbandieri anconetani si rifornivano, per mezzo di uno degli accennati soggetti, di valuta italiana falsa, che pagavano al prezzo di un terzo del suo valore nominale. Con essa

acquistavano in Jugoslavia sigarette americane, che venivano sbarcate sulle coste di reparti contigui a quelli del mio gruppo. Cosa, questa, che, poi, gli organi informativi centrali confermarono. Purtroppo, non riuscì l'arresto dei falsari, poiché questi, con i quali miei collaboratori (tenente Roberto Nunzi e brigadiere Isonzo de Fanis) si erano spacciati come interessati ad acquistare la loro valuta, si erano eclissati senza lasciare traccia.

Altra volta, il proprietario di un motopeschereccio propose a miei dipendenti di fare sorprendere, sulla battigia, contrabbandieri con notevoli quantitativi di sigarette estere, purché a lui fosse stata garantita la possibilità di allontanarsi indisturbato dalla costa. Venutolo a sapere, ordinai che si abbandonassero i contatti con il proponente, poiché l'attuazione dell'offerta identificava il caso dello "agente provocatore".

A proposito dell'attività informativa dei finanziari, ricordo il seguente episodio.

Un mattino, del 1961, di buon'ora, a un reparto di linea della provincia di Ancona giunse comunicazione telefonica, da parte della fonte informativa di un finanziere di quel reparto, la quale riferì che, sospinto dalla violenta bufera della notte, si era arenato sulla spiaggia un motoscafo di altura e che una persona stava cercando a chi rivolgersi per rimetterlo in mare. Questa, rintracciata nei paraggi, era uno svizzero non estraneo all'organizzazione del contrabbando di sigarette a danno dell'Italia. Proveniva dalla Jugoslavia, come

documentava un biglietto d'ingresso in una sala cinematografica rinvenuto in una tasca della sua giacca. Lo scontrino riportava la data dello spettacolo e i nomi del locale e della città slava. A bordo di quella nave non era stata rinvenuta merce, che potesse ritenersi di contrabbando. Il caso, per ciò, non rientrava nella competenza del gruppo costiero e fu passato al maggiore Billi, comandante del nucleo pt di Ancona, il quale lo interrogò, registrando dichiarazioni informali di lui, senza che se ne avvedesse. Per avere particolari, ho chiesto al comando generale se fosse in grado di fornirmi gli indirizzi del maggiore, poi generale, e dell'ufficiale, Roberto Nunzi, che da tenente aveva retto la sezione "I" del gruppo costiero. Mi è stato risposto che entrambi erano deceduti negli anni novanta.

L'attività operativa si sviluppava come segue.

- a) Giornalmente, il comandante del gruppo diramava in istralcio, per quanto di interesse di ciascun reparto, il suo ordine di operazioni, per mezzo del quale coordinava le attività dei reparti nei diversi ambienti (terra, mare, cielo), disponendone l'impiego.
- b) I comandanti di compagnia costiera stabilivano, per i reparti dipendenti:
 - densità e profondità della vigilanza nello spazio e nel tempo (itinerari, inizio e termine di ciascuna operazione);
 - controlli alle unità operanti, anche a mezzo della squadra in sede o delle pattuglie di pronto impiego.

- c) I comandanti di brigata e di distacco costieri:
- ripartivano equamente tra i dipendenti le attività da svolgere;
 - fissavano, se non vi aveva provveduto il comandante di compagnia costiera, gli itinerari e i punti nei quali le pattuglie dovevano effettuare appostamenti o soffermi, precisandone la durata.
- d) I comandi retti da ufficiale, compreso quello del gruppo, a mezzo radio, ogni giorno ricevevano direttamente da ciascun reparto dipendente (anche dai distaccamenti), con il già citato mattinale comunicazioni relative a informazioni eventualmente acquisite.

Nell'arco notturno, nel settore di ciascuna brigata costiera (comprendente quello dei suoi due distaccamenti) erano contemporaneamente in azione almeno 3 p.a.s. (costituite di finanzieri, di massima su motoleggera) nonché, sempre motorizzata, 1 p.p.i. Questa era diretta, a turno, da uno dei sottufficiali comandanti di brigata e di distacco.

Nel tardo pomeriggio, talvolta, in uno dei punti, in cui si era brevemente soffermato, un elicottero deponeva, secondo miei ordini, una pattuglia eliportata per un appostamento; essa rientrava, poi, nella sua sede (Pescara) il mattino successivo o con lo stesso elicottero o in treno.

Nella sala operativa del comando di gruppo (gestita, a turno da tre sottufficiali uno dei quali nocchiero abilitato al comando), in funzione 24 ore su 24; nella giornata operativa che iniziava alle ore 19:

- su tabelloni murali, per ciascuna stazione navale e squadriglia navale nonché per la sezione elicotteri, erano riportati i mezzi impiegabili nella giornata e (come già indicato) la rimanenza delle ore di moto residue rispetto alla assegnazione mensile di carburanti;
- su altri tabelloni, per ogni reparto delle compagnie costiere, erano segnati gli stessi dati indicati al precedente alinea nonché il numero dei militari;
- su un tavolo operativo, era incollata una carta geografica del territorio legionale 1:100000 plastificata, sulla quale erano scritti, a matita dermografica, dati (facilmente cancellabili) indicanti, in ogni momento, per ogni unità in operazioni: nave ed elicottero, p.a.s. e p.p.i. la specie, la località l'orario di ogni operazione. Così, per esempio, per le pattuglie, le indicazioni: “32029 at 400577 da 0130 at 0230” significava che il reparto 320 (numero convenzionale) stava eseguendo la sua 29^a operazione del mese nella località individuata dalle coordinate UTM 400577, consistente in un appostamento dalle ore 0130 alle 0230. Tali indicazioni erano precedute dalle parole “moto”, “bici”, “dentice”, “piedi”, “eli”, le quali specificavano il mezzo di traslazione. Queste convenzionalità servivano ad alleggerire il traffico radio in cifra, che era molto intenso, specialmente in certi orari. I dati riportati sulla carta geografica erano quelli tempestivamente comunicati da chi aveva impartito i relativi ordini.

A proposito dell'attività operativa, riferisco il seguente episodio costituente l'unico tentativo di attacco alla linea doganale della 16^a legione.

Nella notte sul 12 agosto 1960, una p.a.s. motorizzata o una p.p.i -non ricordo di quale reparto della compagnia costiera di Ancona- avvistò un motoscafo di altura dirigersi sulla costa di Marotta (PS), a nord del fiume Cesano. Il capopattuglia rimase sul posto e ordinò al sottordine di raggiungere il più vicino reparto costiero per dare l'allarme e per avere rinforzi. Sul posto fu dirottato dalla sala operativa un motoscafo veloce. Ma, intanto, erano sopravvenute nuove circostanze:

- l'unità avversaria, dopo essersi avvicinata al lido, se ne era allontanata (evidentemente, allarmata da chi l'attendeva) e aveva raggiunto un diverso punto della costa (eventuale alternativa base organizzata di sbarco), nelle prossimità del quale era in perlustrazione altra p.a.s. motorizzata.*
- anche da questo punto il motoscafo contrabbandiero si era allontanato dirigendosi velocemente altrove; ma era incappato in una rete da pesca, che, strappata, gli si era attorcigliata in parte attorno all'elica, limitando la velocità del mezzo; ciò aveva indotto il pilota a buttare a mare i cartoni di sigarette e a riparare nel più vicino porto. I cartoni erano stati poi recuperati da un motoscafo inviato sul posto dalla sala operativa.*

In breve, il nucleo pt di Pesaro, intervenuto la mattina successiva svolse le indagini del caso, conclusesi, con la denuncia di otto responsabili, con il sequestro del mezzo contrabbandiero rinvenuto non ricordo in quale porticciolo, e di Kg 256,600 di t.l.e.

Nel 1961, alcune volte indirizzai il nucleo mobile di riserva nella parte settentrio-nale della provincia di Chieti, per intercettare il contrabbando di sigarette, che sbarcato oltre il limite Sud del gruppo costiero, era diretto alla capitale. Una notte, non ne ricordo la data, il reparto intercettò in quel di Palena (a sud della Maiella) un automezzo con Kg 418,500 di t.l.e. Il nucleo pt di Chieti, a conclusione delle indagini di sua competenza, denunciò nove persone e sequestrò quanto già indicato e un altro automezzo.

Il 6 luglio 1961, il gruppo costiero di S. Benedetto del Tronto fu sciolto nonostante la buona prova data dal reparto, come risultò dimostrato da:

- i due consecutivi già accennati tentativi di sbarco in quel di Marotta;
- il represso tentativo, in quel di Palena, di far giungere a Roma sigarette di contrabbando sbarcate a sud della costa del gruppo costiero di S Benedetto del Tronto;
- la repressione di 175 violazioni di leggi sulla pesca e di 7 casi di pesca con esplosivi;
- i buoni risultati della ripartizione dei compiti tra i reparti di linea e quelli di pt, improntati a spirito di collaborazione.

L'efficacia dello sbarramento realizzato dallo speciale reparto fu riconosciuto persino dai contrabbandieri, i quali operarono sempre oltre le sue ali. Ciò risultò incontestabilmente documentato, nel 1961 (non ne ricordo la data esatta) dal sequestro in quel di Termoli (Foggia) del motopeschereccio “Uragano” con Kg 536 di t.l.e., conseguito da reparto della 11^a legione (Bari). Infatti è significativo il tentativo di sbarco avvenuto colà, se si considera che il motopeschereccio era legato a S. Benedetto del Tronto e come sua base e come luogo di nascita, di residenza, di interessi sia degli armatori sia dei marinai, sia degli organizzatori.

Il Gen. D. Polizzi (poi comandante in seconda), quando, prima che fosse sciolto, venne a ispezionare il mio gruppo, ne lodò l'organizzazione, il funzionamento e i risultati, ma mi fece il torto di attribuirli alle mie capacità, dubitando che altri lo avesse saputo reggere. Gli feci presente che, durante la mia licenza annuale il reparto era stato comandato senza inconvenienti da uno dei due comandanti di compagnia costiera. Il successo del reparto dipese dalla coordinazione centralizzata al giusto livello di tutti gli organi operativi, quale che ne fosse il grado, nonché dalla attiva cooperazione tra gli operatori nei diversi ambienti.

L'aver impedito la violazione della linea doganale delle legioni di Roma e di Ancona vale molto di più del criticato mancato “collaudo di interventi operativi di qualche rilievo” osservato dal capo del reparto operazioni del comando generale. Infatti, per quanto riguarda

l'argomento in discussione, “scopo” e “obiettivo” del Corpo è “prevenire” e “impedire” il contrabbando. Il “reprimere” ha positivi effetti collaterali sul prevenire, ma costituisce un rimedio a un male già manifestato, un'azione di secondo tempo, integrativa delle attività, che non sono valse a impedire, quindi un'estrema difesa.

A proposito dei “notevoli difetti”, che avevano motivato la proposta in data 8 agosto 1960 del capo reparto operazioni del comando generale di abolire il gruppo costiero di Fiumicino, quando appena da un mese era entrato in funzione quello di S. Benedetto del Tronto, difetti accampati, poi, pure per quest'ultimo, esprimo i seguenti pareri.

Il costo di impianto e di esercizio del nuovo ordinamento non era stato affatto elevato, se si considera quanto rilevato nel paragrafo 2 a proposito delle minori spese della nuova organizzazione rispetto alla precedente. Questa, dopo l'abolizione dei gruppi costieri, tornò a privilegiare la difesa statica sia pure integrata con qualche reparto mobile, traendo vantaggio dalla recente esperienza. Le dotazioni di carburante del gruppo costiero della 16^a legione furono superiori di poco meno di un terzo, rispetto a quelle normalmente previste, per i mezzi della stessa specie, impiegati in altri reparti.

Quando, prima dello scioglimento del gruppo costiero di S. Benedetto del Tronto, presentai al comandante di legione la relazione sui risultati del funzionamento di un anno del mio reparto, avendo già saputo della decisa sua abolizione, mi astenni dal proporre possibili riduzioni del

personale e quanto altro utilizzabile dell'esperienza vissuta e sopra sinteticamente illustrata.

Non conosco l'attuale situazione del contrabbando in Adriatico e non so quanto della mia esperienza sia utilizzabile.

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 abordaggio, 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 impendibili, 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.

Gen. B. Fabrizio Lisi

La Guardia di finanza in Albania per il contrasto del contrabbando

1. Cenni introduttivi. 2. L'impegno del Servizio Navale del Corpo nei Balcani ante decreto legislativo 68/2001: la Missione Enforcement Danubio... 3. ...e le Missioni in Albania. 4. La Financial Investigation Unit in Kosovo. 5. La Task Force Grifo in Afghanistan.

1. Cenni introduttivi.

Oggi appare del tutto naturale l'immagine della Guardia di Finanza come un Corpo di polizia con spiccate proiezioni internazionali, teso a contrastare una criminalità economico-finanziaria ormai globalizzata. L'impiego della Guardia di Finanza fuori dal territorio nazionale poteva, invece, destare maggiori perplessità in un passato più o meno remoto.

“Vedette insonni del confine, le più avanzate, le più sole. Perché questo è il comando, il giuramento, il premio”: sono le parole che si possono leggere in molte caserme della Guardia di Finanza, tramite le quali veniva presentata all'esterno, fino a un recente passato,

l'immagine del Corpo¹⁶, tradizionalmente visto come custode dei confini nazionali rispetto a un nemico che poteva portare un attacco, militare o economico, agli interessi nazionali.

Eppure, la prima missione internazionale¹⁷ della Guardia di Finanza risale al lontano 1941, e dopo tale data l'impegno nel settore è proseguito, facendosi particolarmente intenso a partire dai primi anni '90, con la partecipazione alle missioni internazionali susseguenti agli avvenimenti che hanno interessato i Balcani.

Saranno oggetto di questo capitolo, dunque, trascurando le missioni in Africa Orientale, Eritrea e Somalia durante la seconda guerra mondiale e nel dopoguerra, le più recenti operazioni nei Balcani.

2. L'impegno del Servizio Navale del Corpo nei Balcani *ante decreto legislativo 68/2001: la Missione *Enforcement Danubio...**

Oltre quaranta anni dopo, la Guardia di Finanza fu di nuovo chiamata a inviare un proprio contingente oltre i confini del territorio nazionale. La fine della guerra fredda, con il termine della contrapposizione tra il blocco occidentale e quello orientale, aveva liberato l'Europa da

¹⁶ Alvino V., La Guardia di Finanza nelle missioni all'estero, in Pizzigallo M. – Alberini P., "Missioni militari italiane all'estero in tempo di pace (1946 – 1989)", Atti del Convegno di Studi tenuto a Napoli presso l'Università "Federico II" e l'Accademia Aeronautica il 27 – 28 novembre 2001, Roma, 2002, pag. 73.

¹⁷ Per sgombrare il campo da eventuali equivoci, è opportuno chiarire che nel novero delle missioni internazionali non vengono comprese le operazioni belliche o di occupazione coloniale, alle quali pure ha preso parte il Corpo.

quella particolare situazione politico – militare nota come “equilibrio del terrore”, lanciando tuttavia al mondo occidentale un ventaglio di sfide e impegni strategici collegati all’emersione o rivitalizzazione di crisi regionali caratterizzate da scontri e conflittualità spesso aspri e cruenti¹⁸.

Una di queste crisi si sviluppò in un’area contigua al nostro Paese, quella balcanica, e fu determinata dalla disgregazione della Repubblica Federativa di Jugoslavia, iniziata nel 1991 con l’incruenta indipendenza della Slovenia.

Nelle restanti parti del Paese, tuttavia, la scissione assunse caratteri nettamente differenti, molto più sanguinari, atteso che la guerra assunse le caratteristiche di conflitto interetnico e interreligioso, e spinse la comunità internazionale a intervenire per cercare di porre fine alle attività belliche.

Una delle linee direttrici sulle quali si sviluppò l’azione della comunità internazionale fu quella di imporre un embargo nei confronti della Jugoslavia, dapprima limitato alle armi e all’equipaggiamento

¹⁸ Comando Generale della Guardia di Finanza, *La Guardia di Finanza dalle origini ad oggi*, Editalia, Roma, 2003, pag. 171.

militare, poi divenuto quasi totale, disponendo inoltre controlli sul rispetto dell'embargo stesso¹⁹.

In esecuzione delle risoluzioni delle Nazioni Unite, l'Unione per l'Europa Occidentale e la NATO vararono delle operazioni navali, la “*Sharp Vigilance*” (UEO) e la “*Maritime Monitor*” (NATO), a cui seguirono la “*Sharp Fence*” (UEO) e la “*Maritime Guard*” (NATO) nel momento in cui vi fu l'autorizzazione a ispezionare i carichi marittimi.

Il Consiglio dei Ministri della UEO propose inoltre ai Paesi rivieraschi l'invio di un'operazione di appoggio sul Danubio per l'applicazione delle sanzioni economiche.

¹⁹ Con la Risoluzione nr. 713, datata 25 settembre 1991, del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, fu deciso – sulla scorta delle previsioni del Capitolo VII, art. 41, della Carta delle Nazioni Unite – di imporre l'embargo generale e completo sulle consegne di armi ed equipaggiamento militare alla Jugoslavia, invitando inoltre tutti gli Stati ad astenersi da azioni che potessero contribuire a incrementare tensioni o impedire o ritardare una pacifica soluzione del conflitto. A seguito delle numerose e ripetute violazioni dell'embargo, nonché delle altre azioni illecite poste in essere dal governo musulmano bosniaco, fu poi adottata la Risoluzione nr. 757, datata 30 maggio 1992, con la quale fu imposto il blocco commerciale totale, eccezion fatta per i prodotti alimentari e i materiali sanitari. Per assicurare il rispetto dell'embargo, la Risoluzione nr. 787, datata 16 novembre 1992, dispose di ispezionare e accertare i carichi delle navi mercantili e le loro destinazioni, al fine di assicurare la rigorosa applicazione delle precedenti risoluzioni. La Risoluzione nr. 820, datata 8 aprile 1993, infine, impose il blocco a ogni nave che non avesse ottenuto preventivamente il permesso di dirigersi in porti ex jugoslavi.

A seguito di tale decisione, Bulgaria, Romania e Ungheria firmarono un *memorandum of understanding* con l'UEO, con il quale si impegnavano a fornire qualsiasi collaborazione necessaria per il conseguimento degli obiettivi dell'operazione²⁰.

L'8 giugno 1993 i Consigli della NATO e dell'UEO, riuniti in sessione comune, decisero di riunificare le rispettive operazioni in un'unica operazione combinata denominata "*Sharp Guard*", mentre l'UEO varò un'operazione di polizia e d'ispezione doganale sul Danubio (in assoluto la prima operazione di polizia doganale messa in atto dall'Unione Europea²¹), denominata "*Enforcement Danube Mission*", cui presero parte con un impegno pieno Spagna, Francia, Paesi Bassi, Germania, Regno Unito, Lussemburgo e Italia²².

Le facoltà delle Forze di polizia e doganali dell'U.E.O. furono concordate con la Bulgaria, la Romania e l'Ungheria, nel pieno rispetto della sovranità territoriale di queste, e compresero la possibilità di far rallentare o fermare e quindi di ispezionare natanti e di dirottarli in porti o ancoraggi idonei, per ulteriori e più approfonditi controlli²³.

²⁰ Memorandum of understanding con gli Stati rivieraschi del Danubio, art. 1, comma 5.

²¹ Regno I.E., Fiamme Gialle in Ungheria, in "Il Finanziere", nr. 7, 1995, pag. 28.

²² Il Belgio partecipò fornendo solamente mezzi terrestri; il Portogallo inviò un Ufficiale di collegamento in concomitanza con la Presidenza portoghese dell'UEO (primo semestre 1995); la Grecia non partecipò attivamente.

²³ Pucciarelli L., Obiettivo di pace, in "Il Finanziere", nr. 7, 1993, pag. 21.

L'uso della forza contro i trasgressori, peraltro, fu riservato alle autorità dei Paesi rivieraschi, e quindi gli uomini del contingente internazionale disponevano soltanto delle armi portatili necessarie per la difesa personale²⁴.

Il contingente UEO fu strutturato su un'Autorità di Controllo (C.S.C.), con sede a Calafat (Romania), e tre aree di controllo (C.A.), con sede a Mohacs (Ungheria), Ruse (Bulgaria) e Calafat.

Nella struttura multinazionale, il personale operante era distribuito nelle varie branche (operativa, logistica e amministrativa) tenendo conto dell'appartenenza a nazionalità diverse, cioè secondo una logica di funzioni ed equità, per ripartire così in maniera proporzionale sforzi e responsabilità tra gli Stati impegnati nell'operazione²⁵.

Per l'Italia, la scelta cadde sulla Guardia di Finanza: *“un riconoscimento internazionale, quindi, dell'elevata professionalità dei nostri finanziari e, nel caso di specie, delle ben note prerogative nel settore della polizia economica doganale e marittima”*²⁶, ma anche, per il Corpo, la possibilità di rafforzare ed esaltare *“quel moderno concetto di polizia sovranazionale che in precedenza non aveva mai*

²⁴ Meccariello P., Finanza di mare dalle scorse ai pattugliatori, Editalia, Roma, 1994, pag. 186.

²⁵ Nucleo U.E.O. Danubio, Una giornata presso il Nucleo U.E.O. Danubio, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1993, pag. 9.

²⁶ Di Pierdomenico M., Operazione “enforcement” Danubio, in “Il Finanziere”, nr. 6, 1993, pag. 5.

*trovato applicazione in maniera così concreta*²⁷, oltre a costituire “senz’altro un importantissimo test per le metodologie operative sviluppate e affinate dal Servizio Navale del Corpo, soprattutto nel settore della polizia doganale marittima”²⁸.

La sola atipicità, per la Guardia di Finanza, era rappresentata dal teatro delle operazioni, con le numerose difficoltà connesse all’operare in terra straniera; dal punto di vista strettamente tecnico, invece, non vi erano difficoltà particolari, atteso che l’attività demandata al Corpo coincideva con quella quotidianamente svolta nelle acque nazionali a tutela dei confini italiani e comunitari²⁹.

Il contingente del Corpo, denominato “Nucleo UEO Danubio”, consisteva in 7 ufficiali, 35 sottufficiali e 39 appuntati e finanzieri, oltre a due guardacoste classe “Meattini” e diversi mezzi terrestri e supporti logistici³⁰.

Nei primi due mesi, nel corso di 211 missioni, furono controllate dai mezzi navali della Guardia di Finanza oltre 400 imbarcazioni e navi che, per talune loro caratteristiche o per particolari atteggiamenti

²⁷ Ciapriani C., Calafat: esperienza indimenticabile, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1996, pag. 21.

²⁸ Di Pierdomenico M., Enforcement Danubio: missione compiuta, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1996, pag. 22.

²⁹ Triventi C., L’obiettivo della missione, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1996, pag. 21.

³⁰ Per approfondimenti sugli aspetti logistici (e sulle relative difficoltà) elementi di interesse sono in Berti M., Il convoglio della pace, in “Il Finanziere”, nr. 5, 1994, pagg. 14 e ss.

assunti durante la navigazione, erano risultate sospette. L'effetto di deterrenza del dispositivo adottato emerse con chiarezza nel corso del primo periodo di attività: i limitati casi di irregolarità riscontrati nel corso delle numerose e accurate visite effettuate costituivano *“un chiaro indice del sostanziale rispetto delle misure dell'embargo e dell'efficacia del dispositivo di vigilanza e controllo”*³¹.

L'incisiva attività svolta riscosse da subito consensi, in particolare da parte delle massime autorità romene, che dimostravano estremo interesse per l'organizzazione della Guardia di Finanza, ritenuta un modello cui ispirare le omologhe forze di polizia economico – finanziaria di Romania³², e dei vertici dell'UEO, che espressero vivissimo apprezzamento per il modo in cui l'operazione veniva condotta e per i brillanti risultati conseguiti³³.

L'avvicendamento dei militari della Guardia di Finanza facenti parte del contingente avveniva ogni quattro mesi, mentre per gli ufficiali i periodi di missione venivano calibrati, caso per caso, secondo la tipologia di incarico da svolgere.

L'attività proseguì con carattere di continuità fino all'emanazione delle Risoluzioni nr. 1021 e 1022 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, con le quali nel 1995 vennero sospese le sanzioni

³¹ Di Pierdomenico M., 18 giugno 1993: inizio operazioni, in *“Il Finanziere”*, nr. 10, 1993, pag. 5.

³² Morera F., Il Comandante Generale in visita al Nucleo U.E.O. sul Danubio, in *“Il Finanziere”*, nr. 10, 1993, pagg. 6 – 7.

³³ Cardile A., Operazione Danubio, in *“Il Finanziere”*, nr. 1, 1995, pag. 26.

economiche nei confronti della Serbia, e pertanto l'attività del contingente multinazionale fu limitata, per un breve periodo, al minimo possibile, finché il 12 dicembre 1995 il Consiglio Permanente dell'UEO decise di riprendere i controlli sul Danubio.

Tre anni dopo l'inizio, il 18 giugno 1996, ebbe inizio la fase finale della missione, con la graduale riduzione del personale.

Nell'arco dei tre anni della missione, ben 1.500 uomini provenienti da sette Paesi avevano effettuato 6.748 controlli, accertando 422 violazioni delle norme regolanti l'embargo. L'irregolarità più frequentemente riscontrata era stata la presenza sulle navi di carburante in eccesso o stipato in serbatoi non dichiarati, trasportato al fine evidente di essere contrabbandato nei territori di Serbia e Montenegro³⁴.

Dal 18 giugno 1993 al 30 luglio 1996, furono impiegati nella missione *Enforcement Danubio* 550 appartenenti al Corpo. Alcuni ufficiali e sottufficiali, poi, vennero impiegati alle sedi di Bucarest, Calafat e Mohacs fino all'8 dicembre 1996, data ufficiale di fine della missione.

La missione sul Danubio, è stato sottolineato, oltre a costituire “*una lezione fondamentale per future e più complesse operazioni di polizia internazionale*”, circostanza che è poi effettivamente avvenuta con le successive missioni, e che deve essere ricondotta alla ottima ideazione da parte del Comando Generale, ma soprattutto alla eccellente conduzione delle operazioni, deve essere ricordata “*per il fattivo*”

³⁴ Lisi F., E' rientrato il contingente UEO, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1996, pag. 18.

*contributo alla pace: fattivo e concreto, atteso che le sanzioni hanno realmente funzionato e con esse la missione stessa*³⁵.

3. ...e le missioni in Albania.

Anche in Albania il crollo del regime comunista ebbe come conseguenza radicali mutamenti negli assetti politici e sociali.

Il 31 marzo 1991 si svolsero in Albania le prime elezioni cui prendevano parte più partiti. Il Partito Laburista ottenne il 66% dei consensi, il Partito Democratico il 27%, ma il nuovo governo non fu in grado di gestire la delicata situazione generale, tanto da essere costretto a indire nuove elezioni per l'anno successivo.

Il 22 marzo 1992 il Partito Democratico di Sali Berisha vinse le elezioni, con il 65,6% dei suffragi, e il 9 aprile dello stesso anno Berisha fu eletto Presidente della Repubblica.

Ma il governo di Berisha non adottò certamente metodi innovativi: prevaleva una politica autoritaria e repressiva, tesa al controllo totale, oltre che della vita politica, anche della magistratura e dell'informazione pubblica.

Anche per le forze di polizia il cambiamento del sistema portò incertezza e confusione. Il nuovo Governo decise di ripristinare l'ordine e ricostituire la Polizia Albanese e, in questo quadro, fu deliberato di assumere *ex novo* l'80% dei poliziotti. Contemporaneamente, molti appartenenti alle forze di polizia con

³⁵ Lisi F., E' rientrato il contingente UEO, cit., pag. 19.

buona esperienza e professionalità furono congedati. Molti dei nuovi poliziotti non erano ben addestrati, essendo pressoché inutile il corso annuale di polizia fino ad allora propedeutico all'immissione nel servizio operativo.

Con la guerra nei Paesi dell'ex Jugoslavia e l'embargo imposto dalle Nazioni Unite nel 1992, di cui si è trattato *supra*, la nomenklatura albanese vicina al governo Berisha ebbe una straordinaria occasione di moltiplicare i propri interessi illeciti, in particolare quelli connessi al traffico delle armi, che vedeva in Valona il proprio principale punto di smistamento.

Per riciclare i proventi di tali traffici illeciti, furono create le società finanziarie "piramidali", che grazie al meccanismo perverso su cui si basavano garantivano agli investitori interessi annui che arrivavano all'80 – 120% nella prima fase e fino al 300% nell'ultima fase della loro esistenza prima del tracollo³⁶.

Ma la revoca dell'embargo imposto dall'ONU e il conseguente drastico ridimensionamento dei traffici illeciti di armi fecero venir meno l'enorme flusso di capitali che alimentava le società finanziarie piramidali. Era crollato un castello in cui aveva investito i propri risparmi il 70% della popolazione albanese, che scese in piazza in preda a una rabbia disperata: l'Albania entrava così in uno stato di totale anarchia, con le bande armate che prendevano il controllo del

³⁶ Cfr. Barci E., *Ascesa e caduta delle piramidi*, 7 gennaio 2004, da www.ecn.org.

Paese e le istituzioni (compresi l'esercito e le forze di polizia) che si sfaldavano.

Dopo un breve governo di Bashkim Fino, iniziato il 12 marzo 1997, si tennero, tra la fine di giugno e la prima settimana di luglio, le elezioni politiche, che portarono alla vittoria il Partito Socialista di Fatos Nano, che divenne Primo Ministro.

La comunità internazionale intervenne, attivando nel Paese una Forza Multinazionale di Protezione, per distribuire gli aiuti umanitari e riportare l'ordine civile nel Paese, anche riattivando le forze di polizia. Anche la Guardia di Finanza fu chiamata a prestare la propria opera in terra albanese, nel corso delle seguenti missioni, nate da *memoranda* d'intesa tra il Governo schipetaro e l'Unione Europea, ovvero da accordi bilaterali italo – albanesi:

- *Customs Assistance Mission (CAM)*;
- *Customs Assistance Mission – Sea (CAM - SEA)*;
- *Multinational Advisory Police Element (MAPE)*;
- Missione Interforze di Polizia in Albania (Bilaterale Interni);
- Missione Bilaterale Finanze.

Lo scopo della *Customs Assistance Mission*, sorta dall'intesa firmata a Bruxelles il 21 ottobre 1997 tra il rappresentante della Commissione Europea e quello del Governo albanese, fu essenzialmente quello di fornire piena e completa assistenza alle strutture doganali schipetare, tramite il coordinamento dell'azione dei donatori in settori riguardanti questioni doganali e fiscali per conto della Commissione Europea,

nonché di tutti gli altri donatori, comprese le organizzazioni internazionali e il Governo dell'Albania. Ulteriore finalità fu quella di fornire consigli pratici alle competenti autorità albanesi su tematiche connesse a questioni doganali e fiscali, nonché effettuare gli studi necessari per aggiornare, alla luce dei noti disordini avvenuti, il programma di modernizzazione e sviluppo elaborato per l'Amministrazione doganale albanese nell'ambito del Progetto PHARE³⁷.

Non meno importante fu la parte di assistenza e consulenza su questioni connesse al controllo e alla verifica del traffico merci e passeggeri, comprese la riscossione delle imposte e le procedure contabili applicate dai funzionari dell'Amministrazione doganale, sia presso le frontiere esterne del Paese, sia presso gli uffici doganali interni, sia infine presso le sedi regionali e centrali³⁸.

Scopo dell'assistenza, sottolineava il memorandum, era garantire che le procedure doganali relative a merci e persone svolte nell'ambito di operazioni di importazione ed esportazione venissero eseguite regolarmente, che i diritti doganali e altri tributi riscossi all'atto dell'importazione di merci venissero regolarmente dichiarati e contabilizzati, nonché riscossi per intero, e che l'ammontare complessivo dei diritti doganali e degli altri tributi riscossi venisse

³⁷ Memorandum of understanding on the European Commission/Customs Assistance Mission to Albania, fatto a Bruxelles il 21.10.1997, art.1, comma 1.

³⁸ Art. 1, comma 2, del citato memorandum.

trasferito, senza indugio, presso l'apposito conto bancario indicato dalle competenti autorità albanesi (è chiaro, in tutte queste previsioni, l'intento di combattere la diffusa corruzione esistente)³⁹.

La missione si proponeva un approccio di duplice livello, con due obiettivi, uno a breve e uno a medio termine. Lo scopo dell'impegno a breve termine era quello di accrescere il gettito erariale, diminuito drasticamente a seguito dello sfaldamento delle strutture preposte alla riscossione, prevedendo un approccio gestionale moderno ai distretti doganali, implementando procedure di esame e sdoganamento basate sul rischio e incoraggiando il personale operativo all'uso delle *best practices*. A medio termine, l'impegno era di riesaminare il progetto di computerizzazione esistente e di preparare e, laddove le circostanze locali lo consentissero, implementare un programma globale di modernizzazione e sviluppo⁴⁰.

Il contingente internazionale era composto da esperti di diciotto nazionalità, mentre la componente italiana comprendeva due funzionari del Dipartimento delle Dogane e delle Imposte Indirette e diversi ufficiali della Guardia di Finanza, che si alternarono fino al dicembre 2000.

Gli "esperti" della Commissione Europea non avevano la facoltà di

³⁹ Art. 1, comma 3, del citato memorandum.

⁴⁰ Commissione Europea – Direzione Generale XXI – Dogane e Imposte Indirette, The EU response to the crisis in Albania. Request for the nomination of Customs Advisers, nota del 23 maggio 1997, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Relazioni Internazionali.

applicare le leggi dell'Albania, ma solamente quella di effettuare visite senza preavviso presso qualsiasi posto della frontiera esterna, compresi i Posti Doganali, presso qualsiasi posto doganale interno od ufficio preposto all'accertamento delle imposte, nonché presenziare e osservare lo svolgimento delle formalità di sdoganamento, esaminare e fare copia dei documenti di importazione doganali e dei relativi documenti commerciali, e dei registri e atti ufficiali, compresi quelli informatizzati⁴¹.

La missione si concluse il 31 dicembre 2001, con risultati decisamente positivi.

Dalla *Customs Assistance Mission* nacque la *Customs Assistance Mission – Sea*. L'art. 2 del già citato memorandum d'intesa del 21 ottobre 1997, infatti, prevedeva espressamente che la Guardia di Finanza potesse prestare assistenza, ove necessario, per effettuare il monitoraggio delle acque territoriali albanesi, con la previsione che il governo albanese concedesse l'autorizzazione all'installazione di una base logistica a Durazzo e l'uso, da parte dei militari del Corpo, dell'uniforme di servizio e dell'armamento individuale in terra albanese.

La limitata compatibilità delle funzioni di consiglieri, previste per i componenti della *Customs Assistance Mission*, con quelle operative previste dal citato articolo 2 del memorandum, consigliò tuttavia alle autorità italiane e albanesi di definire meglio mandati e poteri relativi

⁴¹ Art. 2, commi 2 e 3, del citato memorandum.

a tale attività.

Il Ministro delle Finanze Albanese Arben Malaj, in una lettera diretta al Ministro Vincenzo Visco, evidenziando l'enorme traffico illegale di sigarette e altri prodotti altamente sensibili che interessava sia l'Albania che gli altri Paesi confinanti, con conseguenze anche per il bilancio comunitario, atteso che tali merci venivano in parte rispedite verso il territorio dell'Unione Europea, sottolineò l'evidente utilità di attivare il monitoraggio delle acque territoriali albanesi ovvero delle acque internazionali⁴².

Il 12 marzo 1998, pertanto, fu firmato a Tirana un "Accordo di impiego e assistenza navale nel settore doganale" tra il Governo italiano e quello albanese, rappresentati dai due Ministri delle Finanze, alla presenza del Commissario Europeo Mario Monti, a testimonianza del legame tra l'istituenda missione e quella da cui essa derivava.

Il Comando Generale della Guardia di Finanza costituì pertanto un "Dispositivo d'Intervento Navale", schierato nel porto di Durazzo, composto da due unità navali, il "G.101 Lombardi" e il "G.103 Trezza", 4 ufficiali, 22 sottufficiali e 13 appuntati/finanzieri⁴³, con il compito di porre in essere *"un'intensa azione a sostegno della Direzione Generale dell'Amministrazione Doganale albanese,*

⁴² Ministero delle Finanze della Repubblica di Albania – Gabinetto, Lettera al Ministro delle Finanze della Repubblica Italiana, nota nr. 282/M del 6 novembre 1997, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Relazioni Internazionali.

⁴³ Il personale del contingente fu inquadrato nel II Reparto del Comando Generale.

assistendo i funzionari nell'azione di monitoraggio, controllo e prevenzione in mare del traffico di merci soggette al controllo doganale”⁴⁴.

Fu istituita, inoltre, una sede logistica della missione, avente un organigramma articolato su una Sala Operativa, una Squadra Comando, una Brigata Amministrativa e una Squadra Sicurezza. L'amministrazione e il supporto della missione sotto il profilo logistico, invece, furono affidati alla 17^a Legione del Corpo (con sede a Taranto)⁴⁵.

Con apposito “ordine di operazioni”, furono tra l'altro stabiliti i compiti di dettaglio della missione, le responsabilità e le modalità d'impiego, nonché le prescrizioni sulla sicurezza, sulle uniformi, sulle comunicazioni e sugli altri aspetti amministrativo – logistici⁴⁶.

La missione, sottolineò il Gen. D. Gaetano Nanula, allora Comandante in Seconda del Corpo, in occasione della cerimonia svoltasi nel porto di Brindisi per la partenza delle due unità navali dirette a Durazzo, perseguiva *“finalità di tutela degli interessi di bilancio coincidenti per entrambi i Paesi – Albania ed Italia – e più in generale coincidenti per l'intera comunità, atteso che la violazione dei confini doganali*

⁴⁴ Toschi G., Nuovo contingente a Durazzo, in “Il Finanziere”, nr.8/9, 1998, pag.16.

⁴⁵ Tani S. – Di Vito R., I doganieri dell'Aquila Nera, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1999, pag. 27.

⁴⁶ Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Relazioni Internazionali, Ordine di operazioni. Missione di Assistenza Doganale CAM-SEA, documento del 13 marzo 1998.

*esterni dell'Unione Europea, attraversati da merci di contrabbando, costituisce anche una sottrazione di risorse proprie al bilancio comunitario*⁴⁷.

Nel discorso del Generale Nanula, tuttavia, era chiaro anche il richiamo al rispetto della sovranità dell'Albania e del diritto internazionale: *“la Missione incontra nei suoi presupposti operativi la condizione dell'assoluta osservanza della sovranità del Paese ospitante, per cui i militari della Guardia di Finanza potranno svolgere un'opera di assistenza all'Amministrazione doganale albanese; deriva quindi che nell'attività di monitoraggio del traffico commerciale in acque territoriali dell'Albania, spetta soltanto ai funzionari doganali albanesi, che saranno imbarcati sulle nostre unità navali, assumere le decisioni operative nel rispetto delle leggi del proprio Stato. (...) Vale la pena ricordare questi limiti, sia per non dimenticare il carattere soltanto assistenziale, collaborativo, ausiliario della Missione per il ripristino della buona efficienza delle dogane albanesi e sia – soprattutto – per sottolineare l'assoluto rispetto della legittimità giuridica internazionale entro la quale è chiamata ad operare la Guardia di Finanza*⁴⁸.

La missione, dopo diverse proroghe, ebbe termine il 1° novembre 2001, con breve anticipo rispetto alla data di prevista chiusura del 31 dicembre 2001.

⁴⁷ Nanula G., Prestigioso riconoscimento, in “Il Finanziere”, nr. 8/9, 1998, pag. 17.

⁴⁸ Nanula G., Prestigioso riconoscimento, cit., pag. 17.

Dal 25 maggio 1998 al 30 settembre 2001, il Dispositivo d'Intervento Navale della Guardia di Finanza effettuò 760 crociere, per un totale di oltre 5.750 ore di moto e oltre 111.000 miglia percorse, identificando e/o controllando 3.060 natanti e sequestrando, tra l'altro, 201.714,12 kg. di tabacchi lavorati esteri, 640 lt. di benzina, 66 tra armi ed esplosivi e numerosa merce di contrabbando (tra cui 1.853 tonnellate di cemento, 1.152 pezzi di materiale sanitario, 200 kg. di vernice e un motoscafo), nonché accertando violazioni per 36.500 lt. di gasolio di contrabbando e ulteriori 138.981 lt. di gasolio consumato in frode⁴⁹.

Nella cerimonia di chiusura della missione, avvenuta a Durazzo il 29 ottobre 2001, il Generale di Brigata Nino Di Paolo, Capo di Stato Maggiore del Comando Generale, sottolineò come la situazione dell'Albania fosse profondamente cambiata, al punto da ritenere che la missione, improntata a uno spirito di natura prettamente assistenziale, che si è concretizzata in un intervento diretto e di sostegno, avesse oramai assolto le proprie funzioni e fosse giunta alla sua naturale scadenza. Pur chiudendo la CAM – Sea, tuttavia, la Guardia di Finanza lasciava le porte aperte a nuove forme di collaborazione, meglio calibrate sui nuovi ed effettivi bisogni del Ministero delle

⁴⁹ CAM-SEA – Guardia di Finanza – Dispositivo d'Intervento Navale, Consuntivo attività operativa, nota nr. 3303/26 del 1° ottobre 2001, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Relazioni Internazionali.

Finanze albanese⁵⁰.

La missione denominata *Multinational Advisory Police Element* – MAPE nacque sulla scorta di una Decisione adottata il 2 maggio 1997 dal Consiglio dell'Unione dell'Europa Occidentale, provvedimento con il quale fu prevista un'azione di consulenza in materia di polizia nei confronti dell'Albania, da realizzarsi tramite la costituzione di un Elemento Multinazionale dell'UEO.

Il 24 giugno 1997, con la firma del *memorandum of understanding* tra l'UEO (nella persona dell'Ambasciatore di Francia a Tirana) e il Governo albanese, la missione diventava pienamente operativa, con il compito di fornire consulenza sulla revisione e applicazione della legge sull'ordine pubblico, formulare proposte per i necessari cambi della struttura e della legislazione albanese e raccomandazioni per un'assistenza a breve e lungo termine per le forze di polizia, addestrare istruttori e poliziotti e organizzare corsi di aggiornamento per ufficiali, fornire consulenza nel settore della logistica e dell'organizzazione della catena di comando e controllo⁵¹.

⁵⁰ Di Paolo N., Allocuzione in occasione della cerimonia di chiusura della Missione CAM - Sea, Durazzo, 29 ottobre 2001, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Relazioni Internazionali.

⁵¹ Western European Union – The Commander of the Main Headquarters as the Overall Commander of MAPE, MAPEXT End of Mission Report, documento MAPEXT 01303 del 14 giugno 2001, allegato alla nota nr. 8412, datata 29 giugno 2001, della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea (“UEO/MAPE – Rapporto di fine missione”), in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Relazioni Internazionali.

Dopo la fase iniziale, in cui i due rappresentanti dell'Italia erano stati tratti dalla Polizia di Stato e dall'Arma dei Carabinieri, attese le finalità di polizia generale della missione, l'estensione del mandato della MAPE – avvenuta nel giugno 1998 – anche alle questioni riguardanti la sorveglianza delle frontiere, le aree di confine e gli eventuali contributi alle Forze Armate albanesi aprì la strada anche alla partecipazione della Guardia di Finanza.

Il Corpo fornì due ufficiali superiori (di cui uno fu destinato all'incarico di Capo Centro Addestramento di Durazzo e l'altro all'incarico di Consulente Legale presso il Ministero delle Finanze albanese) e tre ispettori (che svolsero le funzioni di istruttori).

Nel marzo 1999, con il Mandato 4, il Consiglio dell'UEO decise di stabilire una nuova struttura per la missione, creando un Quartier Generale Principale a Bruxelles e un Quartier Generale Avanzato a Tirana. L'organico della missione fu gradualmente portato a 140 elementi in Albania e 12 a Bruxelles.

La Missione, il cui nome nel mese di aprile 1999 era stato modificato in MAPE – EXT, in ragione dell'estensione dei suoi compiti, proseguì fino al 30 giugno 2001.

La Missione italiana per la consulenza, l'assistenza e l'addestramento alle Forze di Polizia albanesi, meglio nota come Bilaterale Interni, scaturì dal Protocollo d'Intesa firmato il 17 settembre 1997 tra il Ministro dell'Interno italiano e l'omologo Ministro albanese.

Il Protocollo definiva in dettaglio gli obiettivi del supporto che le

forze di polizia italiane dovevano fornire alla controparte albanese:

- *“miglioramento delle comunicazioni attraverso la realizzazione di sale operative raccordate con unità mobili sul territorio a mezzo di apparecchiature tecniche fornite dal Ministero dell’Interno della Repubblica Italiana;*
- *predisposizione e verifica dei piani di controllo del territorio, con l’impiego anche di autovetture parimenti fornite dal Ministero dell’Interno della Repubblica Italiana per i servizi di prevenzione e repressione dei reati, con il relativo addestramento del personale addetto;*
- *consulenza per la migliore organizzazione interna delle strutture di polizia;*
- *sviluppo delle attività finalizzate alla riorganizzazione della Polizia di frontiera e al controllo del confine marittimo;*
- *formazione del personale sulle tecniche e procedure operative ed investigative di polizia, attraverso anche la partecipazione della polizia albanese ai corsi regolari svolti dalle forze di polizia italiane”*⁵².

Inizialmente fu prevista una durata della missione di 180 giorni⁵³, ma con successive revisioni del protocollo d’intesa l’impiego delle forze

⁵² Protocollo d’intesa tra il Ministero dell’Interno della Repubblica Italiana ed il Ministero dell’Interno della Repubblica di Albania concernente la consulenza e l’assistenza finalizzate alla riorganizzazione delle forze di Polizia albanesi, fatto a Roma il 17 settembre 1997, art. 5.

⁵³ Cfr. art. 21 del citato Protocollo d’intesa.

di polizia italiane in Albania fu più volte prorogato.

Dal punto di vista organizzativo, la Missione fu articolata su:

- un Nucleo Centrale, con sede a Tirana, con compiti da un lato di direzione e controllo di tutte le attività, dall'altro di consulenza e assistenza nei confronti della controparte albanese;
- due Nuclei Territoriali, a Scutari e Valona;
- un Nucleo di Frontiera Marittima, a Durazzo.

Il Nucleo di Frontiera Marittima di Durazzo fu affidato alla esclusiva responsabilità della Guardia di Finanza, prevedendo l'impiego della componente navale del Corpo, e in particolare di quattro vedette velocissime "V.5000", che venivano tratte dai reparti navali della Guardia di Finanza secondo una turnazione prestabilita.

Inizialmente fu previsto, al punto 3 dell'"ordine di operazioni" a firma del Capo di Stato Maggiore del Comando Generale, l'impiego di 50 militari, di cui 4 ufficiali, 23 ispettori, 8 sovrintendenti e 15 appuntati/finanzieri⁵⁴.

Alla Guardia di Finanza fu affidato il compito di sviluppare, tramite tale dispositivo, le attività finalizzate alla riorganizzazione e all'addestramento della *Policia Kufitare*, la Polizia di Confine Marittimo.

L'attività veniva svolta tramite l'affiancamento di personale della

⁵⁴ Cfr. Comando Generale della Guardia di Finanza – Centrale Operativa – Ufficio Gestione e Impiego, Missione di assistenza alla polizia albanese, nota nr. 4219/C.O. del 6 novembre 1997.

Polizia Kufitare ai militari della Guardia di Finanza imbarcati sulle unità navali, per un attività di “*training on job*” che prevedeva l’effettuazione di controlli sul traffico marittimo. Da sottolineare che, nel caso di operazioni di polizia giudiziaria, l’attività poteva essere condotta esclusivamente dal personale albanese, che in tal modo ritrovava “*fiducia e volontà di misurarsi con la diffusa criminalità*”⁵⁵. In ragione della successiva istituzione di un’ulteriore articolazione del Nucleo di Frontiera Marittima⁵⁶ (il “Centro” dislocato sull’isola di Saseno), con un’integrazione del citato “ordine d’operazioni”, del 5 marzo 1999, il contingente del Corpo fu portato a una consistenza organica di 60 militari, di cui 5 ufficiali, 30 ispettori, 8 sovrintendenti e 17 appuntati/finanzieri. Il dispositivo delle unità navali, invece, fu rimodulato su due vedette veloci classe “V.4000” e tre vedette veloci “V.5000”, anche in questo caso impiegando a turno mezzi tratti dai diversi reparti navali dislocati sul territorio nazionale⁵⁷.

L’attività di consulenza fornita dal Corpo riscosse ampio apprezzamento da parte delle massime autorità albanesi. A riprova di ciò, è sufficiente ricordare che, in occasione della Festa del Corpo

⁵⁵ Greco G., Festa del 2 giugno a Durazzo, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1998, pag. 16.

⁵⁶ La costituzione del nuovo reparto navale in terra albanese fu prevista all’atto della stipula del Protocollo d’intesa per la prosecuzione della collaborazione nell’anno 1999, sottoscritto l’11 giugno 1998 tra il Ministero dell’Interno italiano e il Ministero dell’Ordine Pubblico albanese.

⁵⁷ Cfr. Comando Generale della Guardia di Finanza – III Reparto – Centrale Operativa, Ordine di operazioni – integrazione. Missione di assistenza alla polizia albanese, documento del 5 marzo 1999.

celebrata nel porto di Durazzo il 21 giugno 1998, il Presidente della Repubblica d'Albania, Rexhep Mejdani, conferì al Colonnello Fabrizio Lisi, Comandante del Contingente della Guardia di Finanza, la Medaglia d'Oro al Merito della Repubblica di Albania⁵⁸.

Particolarmente apprezzata, in quanto *“massima espressione della sinergia raggiunta dalle due componenti che hanno posto in essere un'intensa attività sul mare albanese”*, fu la costituzione a Durazzo della Sala Operativa congiunta tra la Polizia di Confine albanese e il Nucleo di Frontiera Marittima della Guardia di Finanza⁵⁹.

Il modello attuato dal Corpo in territorio albanese, peraltro, costituì motivo di interesse da parte di Forze di Polizia di altri Paesi presenti in quel territorio, desiderose di conoscere i mezzi e le tecniche adottate dalla componente navale della Guardia di Finanza⁶⁰.

A partire dal mese di settembre 1999, iniziò il graduale ripiegamento del contingente nazionale impiegato in Albania, proseguito fino al 31 dicembre 2001, data di prevista chiusura della missione.

Grazie all'assistenza operativa della Guardia di Finanza, la Polizia di confine albanese conseguì notevoli risultati: sequestro di 8 navi e 70 natanti veloci, 71.831,600 kg. di t.l.e. di contrabbando, 181 kg. di marijuana, 35 kg. di eroina, 30,5 kg. di hashish e 5 autovetture rubate

⁵⁸ Crispino N., Un anniversario nel “Paese delle Aquile”, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1998, pag. 17.

⁵⁹ Greco G., Saseno: base navale in vista, in “Il Finanziere”, nr. 10, 1998, pag. 14.

⁶⁰ Lisi F. – Crispino N., La Guardia di Finanza a presidio delle acque territoriali, in “Il Finanziere”, nr. 8/9, 2003, pag. 11.

in Italia; respingimento alle basi di partenza di 1.451 natanti veloci carichi di clandestini diretti verso le coste italiane; arresto di 154 responsabili e fermo di 1.272 clandestini.

Anche successivamente, tuttavia, l'azione di assistenza è proseguita. A decorrere dal 1° gennaio 2002 fu infatti costituito l'“Ufficio di collegamento interforze in Albania”.

Tale ufficio è composto da 25 operatori di polizia italiani ed è articolato su una struttura centrale, alla sede di Tirana, e delle “antenne” periferiche, localizzata a Valona, Durazzo e Scutari.

In particolare, l'obiettivo dell'Ufficio di collegamento interforze è quello di:

- *“sviluppare in modo sistematico la cooperazione bilaterale nella lotta alla criminalità, in particolare quella organizzata, ed ai traffici illeciti che interessano i due Paesi;*
- *assicurare il necessario raccordo informativo ed investigativo con le strutture di Polizia albanese”⁶¹.*

Tale obiettivo viene perseguito tramite una serie di attività, quali: la raccolta e analisi delle informazioni sull'andamento della criminalità, sulle associazioni e sui soggetti criminali e sui traffici illeciti di interesse comune per i due Paesi; l'approfondimento delle informazioni in ordine a specifiche indagini; la ricerca di latitanti;

⁶¹ Cfr. Comando Generale della Guardia di Finanza – III Reparto – Centrale Operativa, Visita al Nucleo di Frontiera Marittima in Albania in occasione dell'avvicendamento del Comandante del Contingente, documento del 12 luglio 2004.

l'assistenza di polizia sul piano tecnico e scientifico; l'agevolazione dell'attività delle autorità giudiziarie nazionali presso le competenti autorità del Paese ospitante; lo studio delle linee di politica criminale volte a superare le difficoltà operative derivanti dalle difformità dei sistemi giuridici dei due Paesi⁶².

Il Corpo è presente nella struttura con cinque militari, di cui due ufficiali, organicamente in servizio presso il Servizio per la Cooperazione Internazionale di Polizia del Ministero dell'Interno.

Il Nucleo di Frontiera Marittima, che continua a operare, è ancora articolato sui due distaccamenti di Durazzo (con organico ridotto a un Ufficiale Superiore, Comandante del Contingente, e 19 militari, oltre a una vedetta velocissima "V. 5000") e di Saseno (composto da un Ufficiale Inferiore e da 11 militari, con alle dipendenze due vedette velocissime "V. 5000" e "V. 1600").

A partire dalla costituzione dell'Ufficio di Collegamento Interforze, il Nucleo di Frontiera Marittima opera in rapporto funzionale con tale organo.

La grave crisi albanese aveva gravemente compromesso anche la funzionalità degli uffici dell'Amministrazione Fiscale del Paese.

⁶² Protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Interno della Repubblica Italiana ed il Ministero dell'Ordine Pubblico della Repubblica di Albania concernente lo sviluppo dei programmi a sostegno delle Forze di Polizia albanesi e la collaborazione tra i due Paesi nella lotta alla criminalità attraverso la costituzione di un Ufficio di collegamento italiano in Albania e il distacco di un Ufficiale (o Ufficiali) di collegamento albanese (i) in Italia, Roma il 13 febbraio 2001, art. 5.

Anche in questo caso, i governi d'Italia e Albania sottoscrissero, il 12 marzo 1998, un Protocollo d'Intesa finalizzato ad attuare un programma di consulenza, assistenza e addestramento a favore delle Direzioni Generali delle Dogane e Imposte albanesi, della durata di sei mesi, allo scopo di “*accrescere la collaborazione in materia doganale e fiscale e per la prevenzione della criminalità economica internazionale*”⁶³.

Da parte italiana, alla missione avrebbero partecipato il Dipartimento delle Dogane e la Guardia di Finanza, attesa l'importanza strategica dell'iniziativa per il contrasto ai traffici illeciti nel Mediterraneo, connessa alla possibilità di sviluppare una più efficace azione coordinata con le Forze di Polizia albanesi⁶⁴.

Tra gli obiettivi di diretto interesse del Corpo vi erano i seguenti⁶⁵:

- ridefinizione della normativa che presiede l'impianto organico, i compiti e le procedure operative delle Direzioni Generali delle Dogane e delle Imposte albanesi e dei Corpi di Polizia da esse dipendenti;

⁶³ Cfr. Protocollo d'intesa tra il Ministero delle Finanze della Repubblica Italiana ed il Ministero delle Finanze della Repubblica di Albania concernente la consulenza e l'assistenza finalizzate alla riorganizzazione della Amministrazione Fiscale albanese, fatto a Tirana il 12 marzo 1998, art. 1.

⁶⁴ Belliotti G., Le Fiamme Gialle nel Paese delle Aquile, in “Il Finanziere”, nr. 4, 1999, pag. 28.

⁶⁵ Cfr. art. 4 del citato Protocollo d'intesa.

- sviluppo di un programma di formazione di base, da attuarsi in Albania, del personale della Polizia Doganale e della Polizia Tributaria albanesi;
- selezione di un ristretto numero di unità di personale, fra coloro che hanno ricevuto la formazione di base, per avviarli alla seconda fase di formazione più specialistica presso i reparti di istruzione, di qualificazione e specializzazione del Corpo;
- invio dei mezzi terrestri e navali e delle attrezzature necessari allo svolgimento delle attività previste nel protocollo;
- impiego di specialisti con il compito di verificare l'adeguatezza della struttura normativa e la sua corretta applicazione.

Il dispositivo conseguentemente costituito dalla Guardia di Finanza fu articolato su⁶⁶:

- un “Centro di Direzione e Controllo” (C.D.C.), con sede a Tirana, costituito da un ufficiale superiore nel grado di colonnello (Comandante del Contingente), tre ispettori/sovrintendenti e un finanziere;
- un “Gruppo di addestramento a terra”, con sede a Tirana, costituito da un ufficiale superiore, un ufficiale inferiore e due ispettori;
- un “Gruppo di addestramento a mare”, con sede a Durazzo,

⁶⁶ Cfr. Comando Generale della Guardia di Finanza – III Reparto Operazioni– 2° Ufficio Operazioni, Ordine di operazioni. Attività di assistenza al Ministero delle Finanze Albanese.

costituito da un ufficiale superiore/inferiore e 20 unità di personale tratte dal Servizio Navale del Corpo, oltre a quattro vedette veloci “V.4000”.

L’attività svolta nei sei mesi di prevista durata della missione fu ragguardevole.

Il Gruppo d’addestramento a terra, operando dal 29 ottobre 1998 al 30 marzo 1999, eseguì attività di analisi e consulenza normativa nei confronti sia della Direzione Generale delle Dogane, concentrando in particolare gli sforzi sulla tematica del contrasto al contrabbando extraspettivo da mare, sia della Direzione Generale delle Imposte, formulando articolate proposte di interventi migliorativi della normativa tributaria a carattere sostanziale e procedurale, dell’ordinamento della Polizia delle Imposte, delle procedure operative degli uffici periferici delle imposte e della materia del reclutamento, formazione e addestramento del personale⁶⁷.

Il gruppo d’addestramento a mare, operando dal 1° febbraio al 30 marzo 1999, curò l’addestramento tecnico e pratico di 20 funzionari destinati a essere impiegati sulle unità navali cedute dal Corpo, dopo un ciclo di formazione svolto, dal 7 novembre 1998 al 15 gennaio 1999, alla Scuola Nautica del Corpo a Gaeta⁶⁸.

⁶⁷ Comando Generale della Guardia di Finanza – III Reparto Operazioni– Ufficio Fiscalità, Missione “Bilaterale Finanze”. Relazione conclusiva, aprile 1999.

⁶⁸ Giusti V., Personale albanese alla Scuola Nautica, in “Il Finanziere”, nr. 4, 1999, pag. 29.

Furono inoltre ceduti a titolo gratuito alla controparte albanese numerosi mezzi, materiali e attrezzature previsti dall'art. 12 del Protocollo d'intesa del 12 marzo 1998.

Pur rilevando elementi di criticità, individuati sostanzialmente nei continui cambiamenti dei vertici dell'Amministrazione Finanziaria albanese, nell'inefficienza organizzativa delle strutture centrali della stessa amministrazione e nell'inadeguato livello formativo di base del personale, la Guardia di Finanza propose la prosecuzione dell'attività di assistenza⁶⁹.

Al termine del semestre, il contingente rientrò in Italia (il 10 aprile 1999) e, appena 10 giorni dopo, fu previsto, con D.L. nr. 110 del 21 aprile 1999 (convertito nella Legge nr. 186 del 18 giugno 1999), il rifinanziamento delle missioni bilaterali, così da poter avviare la successiva fase della collaborazione.

Nelle more della sottoscrizione di un nuovo protocollo d'intesa, e sulla scorta delle dichiarazioni di intenti di entrambe le parti, il 29 luglio 1999 riprese la missione, il cui ordine di operazioni riprendeva sostanzialmente e costituiva il naturale prolungamento di quello relativo al primo semestre di attività⁷⁰.

Proseguirono, dunque, le attività addestrative e di consulenza svolte

⁶⁹ Comando Generale della Guardia di Finanza – III Reparto Operazioni– Ufficio Fiscalità, Missione “Bilaterale Finanze”. Relazione conclusiva, cit.

⁷⁰ Cfr. Comando Generale della Guardia di Finanza – III Reparto Operazioni– Centrale Operativa, Ordine di operazioni. Attività di assistenza al Ministero delle Finanze Albanese.

dal Gruppo di addestramento a terra e dal Gruppo di addestramento a mare, ma nel contempo fu rilevato un atteggiamento di scarsa collaborazione da parte albanese. In particolare:

- nessuna delle proposte di modifica normativa o procedurale formulate dalla precedente missione erano state attivate, né tanto meno era stato dato avvio al relativo *iter*;
- il progetto di riorganizzazione della Polizia delle Imposte, predisposto dagli specialisti della missione, era stato totalmente disatteso, avendo la Direzione Generale delle Imposte albanese inviato al proprio Ministero delle Finanze un autonomo progetto di legge ordinativa;
- la Direzione Generale delle Dogane aveva assunto un atteggiamento “passivo” in relazione alla cessione di unità navali, non comprendendo a pieno le potenzialità delle strutture navali costituite in territorio albanese né gli oneri finanziari e amministrativi connessi alla loro gestione, provocando peraltro un energico intervento della Delegazione Diplomatica Speciale Italiana in Albania⁷¹.

La bozza del Protocollo d’Intesa che avrebbe dovuto formalizzare la prosecuzione della missione non fu mai firmata. Il 29 dicembre 1999, dunque, la missione terminò.

⁷¹ Comando Generale della Guardia di Finanza – Missione Bilaterale Finanze – Centro Direzione e Controllo, Missione Bilaterale Finanze – 2^a Fase. Relazione finale, nota nr. 1232/MBF del 29 dicembre 1999, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – III Reparto.

A conclusione di questa rassegna sulle missioni internazionali condotte dalla Guardia di Finanza dagli anni quaranta agli anni novanta, e prima di esaminare le missioni per le quali il Corpo riceve oggi il maggiore consenso dalla comunità internazionale, va fatto un breve cenno a un evento che ha costituito un “punto di svolta” per l’attività della Guardia di Finanza in generale, e dunque anche per il suo operato nell’ambito delle missioni internazionali.

Si tratta dell’emanazione, avvenuta nel marzo 2001, del Decreto legislativo 68/2001, che ha rivisitato i compiti del Corpo.

Tale decreto ha previsto, all’art. 5⁷², che la Guardia di Finanza *“concorre, nell’ambito delle proprie competenze, ad assicurare il contributo nazionale alle attività promosse dalla comunità internazionale o derivanti da accordi internazionali, con particolare riguardo alle attività volte alla ricostituzione e al ripristino dell’operatività dei corpi di polizia e delle strutture istituzionali locali deputate al contrasto delle violazioni in materia economica e finanziaria”*.

E’ evidente, esaminando la lettera della norma, la volontà del legislatore di assegnare alla Guardia di Finanza il compito di mettere a disposizione della comunità internazionale la propria bicentenaria esperienza di polizia economico – finanziaria, per concorrere all’intervento in quei Paesi colpiti da gravi crisi, nei quali occorre

⁷² Rubricato *“Partecipazione ad operazioni internazionali in materia economica e finanziaria”*.

dapprima vigilare affinché l’apporto finanziario internazionale sia informato a criteri di efficienza e trasparenza , e poi fare in modo che le locali strutture istituzionali (già esistenti o da creare) deputate a tale azione di controllo acquisiscano il *know – how* necessario per “camminare con le proprie gambe”.

Un’azione del genere viene condotta con successo, oggi, dalla *Financial Investigation Unit* nell’ambito della Missione UNMIK in Kosovo e dalla *Task Force Grifo* in Afghanistan, delle quali si tratterà nei prossimi paragrafi.

4. La Financial Investigation Unit in Kosovo.

Il caso più clamoroso di corruzione⁷³ in Kosovo, nonché l’episodio che convinse definitivamente i vertici dell’UNMIK a correre ai ripari

⁷³ E’ opportuno precisare che il concetto di “corruzione”, cui si fa riferimento quando si affronta il fenomeno con riferimento al Kosovo (ma spesso anche ad altri contesti internazionali), ha una latitudine maggiore rispetto a quella che in Italia si è soliti attribuirvi, quantomeno dal punto di vista giuridico. Se, infatti, in Italia con il termine “corruzione” si intende – semplifichiamo in questa sede per non addentrarci nell’analisi della fattispecie giuridica – il patto scellerato tra il pubblico ufficiale e il privato, in base al quale quest’ultimo offre un compenso al primo affinché questi compia un atto del suo ufficio ovvero contrario ai doveri del suo ufficio, in Kosovo al termine “corruzione” si associa una gamma più ampia di comportamenti, che potrebbero essere sintetizzati, a parere di chi scrive, nella definizione di “condotta infedele del funzionario pubblico al fine di conseguire un indebito vantaggio, patrimoniale o non”. Molti di quelli che in Italia classifichiamo tra i reati contro la Pubblica Amministrazione, quindi, nell’accezione kosovara e internazionale potrebbero costituire senza problemi dei casi di corruzione.

contro tale dilagante fenomeno, chiedendo il supporto dell'Italia per la costituzione di una *task force* per il contrasto alla corruzione, è lo scandalo della KEK, la centrale elettrica kosovara.

Il 29 aprile 2002 Andy Bearpark, Vice Rappresentante Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite, Capo del IV Pilastro della Missione, annunciò ufficialmente che un suo ex collaboratore, insieme ad altri personaggi più o meno collegati alla KEK, erano oggetto d'indagine per aver sottratto 4,5 milioni di Euro, provenienti dai donatori internazionali e destinati alla ristrutturazione del sistema energetico kosovaro⁷⁴.

L'annuncio, che arrivava dopo oltre due anni in cui sia Bearpark che i suoi collaboratori avevano sistematicamente rigettato le accuse di corruzione nella KEK, aprì uno squarcio su una realtà di corruzione diffusa, e indusse Michael Steiner, Rappresentante Speciale del Segretario delle Nazioni Unite e Capo dell'UNMIK, a lanciare immediatamente una campagna di “*zero tolerance*” nei confronti della criminalità e della corruzione, destando nei confronti del fenomeno un

⁷⁴ Per completezza di esposizione della vicenda: il 4 dicembre 2002, a conclusione di un'indagine condotta dall'OLAF (Ufficio Europeo per la Lotta Antifrode), Jo Trutschler, ex Direttore della KEK, fu arrestato dalla polizia tedesca. Le investigazioni avrebbero poi chiarito che i fondi erano stati sottratti da Trutschler nel 2001, quando il Kosovo attraversava una profonda crisi energetica, durante la quale la popolazione non riusciva a comprendere come mai i due impianti di produzione della provincia, denominati Kosova A e Kosova B, non riuscissero a soddisfare le necessità energetiche della zona a dispetto dei 130 milioni di Euro investiti dall'Unione Europea per la loro ristrutturazione.

interesse del tutto nuovo da parte dei media e, in parte, della popolazione, che sembrava considerare univocamente la corruzione come qualcosa di endemico⁷⁵.

Ma lo sforzo successivo da compiere era quello di passare dai proclami all'azione, e Michael Steiner, consapevole di ciò, iniziò un giro di consultazioni tra i suoi collaboratori, che portò a individuare l'organismo che, per opinione comune, sembrava essere il più adatto per questo compito: la Guardia di Finanza italiana.

Il primo contatto ufficiale finalizzato a tracciare il *framework* entro cui si sarebbe mossa la Guardia di Finanza avvenne a Pristina il 18 e 19 giugno 2002, e vi presero parte, tra gli altri, Michael Steiner e Jean – Christian Cady (Vice Rappresentante Speciale del Segretario Generale dell'ONU – Capo del I Pilastro “Polizia e Giustizia” della Missione UNMIK).

L'esordio di Steiner fu in linea con le sue dichiarazioni dei mesi precedenti: nonostante gli sforzi fino ad allora posti in essere dalla missione per realizzare un'efficace politica di trasparenza amministrativa e di lotta alla corruzione e agli illeciti economico – finanziari in Kosovo, tali fenomeni erano ben lungi dall'essere debellati, essendo gli stessi ad appannaggio quasi totale di

⁷⁵ Manuel S., Spotlight turns on malpractice, in “Focus Kosovo”, giugno 2002, pag.12.

organizzazioni criminali di notevole spessore⁷⁶.

L'UNMIK, perciò, aveva maturato l'intenzione di costituire un nucleo di polizia specializzato nel contrasto alla corruzione e ai crimini economico finanziari, che sarebbe stato denominato *Financial Inspection Unit* (F.I.U.), individuando nella Guardia di Finanza, anche alla luce dell'esperienza già acquisita nell'area balcanica, il modello organizzativo ideale cui ispirare l'unità.

Novità assoluta rispetto alle recenti esperienze, la missione sarebbe stata per l'Italia a "costo zero": l'UNMIK si impegnava a sostenere tutti gli oneri finanziari, sia quelli logistici che quelli per il personale.

Successivamente alla prima fase, in cui la F.I.U. sarebbe stata a composizione esclusivamente italiana e con compiti operativi, l'unità avrebbe potuto da un lato incorporare personale proveniente da corpi di polizia di altri Paesi partecipanti alla missione, dall'altro assumere, in conformità alla tendenza generale dell'UNMIK, compiti di formazione della polizia locale nello specifico settore, con la successiva costituzione di pattuglie operative miste.

Il primo contatto rafforzò la convinzione dei vertici dell'UNMIK di assegnare alla Guardia di Finanza questo delicato compito, e la proposta venne resa ufficiale nel giro di pochi giorni.

⁷⁶ De Giacomo F., O.N.U. – Missione UNMIK in Kosovo. Proposta di costituzione di un nucleo della Guardia di Finanza. Missione esplorativa a Pristina, 18/19 giugno 2002, relazione del 21 giugno 2002, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Antifrode e Cooperazione Internazionale – Sezione Relazioni Internazionali.

“La lotta alla corruzione è ai primi posti tra le priorità dell’UNMIK” – scrisse Cady – *“La frode e la corruzione negli enti pubblici e nelle imprese minano in maniera sostanziale gli sforzi dell’UNMIK per aiutare il Kosovo a stabilire istituzioni democratiche forti e sostenibili e un’economia di mercato funzionante. Inoltre, il crimine organizzato e la corruzione viaggiano mano nella mano, e l’UNMIK non può aver successo nel combattere l’uno se non attacca l’altra con uguale determinazione”*⁷⁷.

Dopo aver ufficialmente e dettagliatamente richiesto il supporto della Guardia di Finanza italiana per affrontare questa nuova sfida, Cady concluse: *“Il crimine organizzato è un male regionale, e se gli si permette di fiorire in Kosovo, allora anche i suoi vicini europei ne risentiranno”*⁷⁸. Il messaggio era chiaro: non è solo l’economia che si globalizza, ma anche la criminalità, e nessuno può pensare che le fenomenologie criminose di un’altra regione – peraltro a noi così vicina – siano qualcosa di lontano che non può avere un impatto anche a casa nostra.

I negoziati per giungere all’accordo costitutivo della F.I.U. erano ormai aperti. Il 12 luglio si tenne alla Farnesina un incontro tra lo *staff*

⁷⁷ Cady J.-C., Lettera al Ministro dell’Economia e delle Finanze della Repubblica Italiana, 27 giugno 2002, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Antifrode e Cooperazione Internazionale – Sezione Relazioni Internazionali.

⁷⁸ Cady J.-C., Lettera al Ministro dell’Economia e delle Finanze della Repubblica Italiana, cit.

dell'UNMIK e i rappresentanti italiani, in cui si iniziarono a definire i dettagli del quadro normativo dell'operazione⁷⁹.

L'interesse nei confronti dell'iniziativa intanto lievitava. Le vicende dei mesi precedenti avevano prodotto nell'opinione pubblica un interesse rinnovato nei confronti della lotta alla corruzione, in particolare a seguito dei casi della *Kosovo Electric Company* (KEK), delle Poste e Telecomunicazioni del Kosovo (PTK), della Municipalità di Pristina e di alcune imprese a partecipazione statale. I leader kosovari avevano assicurato al Capo dell'UNMIK il proprio sostegno in questo compito impegnativo⁸⁰. A detta di alcuni si era “*a un passo dal toccare il vero nervo scoperto del Kosovo*”⁸¹.

Le negoziazioni continuarono nei mesi successivi, un po' rallentate dalle difficoltà che un'iniziativa così “atipica” trovava nel percorrere i tortuosi meccanismi burocratici sia in Italia che alle Nazioni Unite,

⁷⁹ De Giacomo F., O.N.U. – Missione UNMIK in Kosovo. Proposta di costituzione di un nucleo della Guardia di Finanza. Riunione presso il Ministero degli Affari Esteri, 12 luglio 2002, relazione del 13 luglio 2002, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Antifrode e Cooperazione Internazionale – Sezione Relazioni Internazionali.

⁸⁰ UNMIK, Statement of requirements for the establishment of a Financial Inspection Unit to combat financial fraud and corruption in Kosovo, allegato alla nota nr. 732/UCM, datata 14 agosto 2002, della Rappresentanza Permanente d'Italia presso le Nazioni Unite – Ufficio del Consigliere Militare, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Antifrode e Cooperazione Internazionale – Sezione Relazioni Internazionali.

⁸¹ Mercuri C., Kosovo, agguato agli italiani, in “Il Messaggero”, 19 agosto 2002, pag. 10.

mentre già iniziavano da parte della Guardia di Finanza i sopralluoghi nel teatro delle operazioni al fine di studiare approfonditamente i problemi logistici connessi alla costituzione dell'unità⁸².

Le difficoltà maggiori che si incontrarono nella definizione dell'accordo furono legate alla questione dei poteri da attribuire alla F.I.U.. Da parte dell'UNMIK vi era salda la convinzione che l'unità dovesse limitarsi ad eseguire ispezioni di carattere amministrativo, tarate sul modello della verifica fiscale che la Guardia di Finanza utilizza per il contrasto all'evasione sul territorio nazionale, mentre i fatti di rilevanza penale emersi nel corso delle ispezioni sarebbero stati approfonditi dalla Polizia UNMIK. Da parte italiana, la posizione era fermissima: distaccare in Kosovo un contingente con dei poteri inadeguati sarebbe stato solamente uno spreco di risorse⁸³.

Fu la posizione italiana a prevalere: a mano a mano che venivano redatti i successivi *draft* dell'accordo che avrebbe sancito la costituzione dell'unità, l'articolato veniva sempre più modellato nel senso di creare un *team* con poteri sia nel campo amministrativo che in quello penale, tant'è che la denominazione venne modificata da

⁸² Crispino N., O.N.U. – Missione UNMIK in Kosovo. Creazione della F.I.U.. Missione esplorativa in Pristina, 26/29 agosto 2002, relazione del 2.09.2002, in Atti del Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Antifrode e Cooperazione Internazionale – Sezione Relazioni Internazionali.

⁸³ Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Antifrode e Cooperazione Internazionale – Sezione Relazioni Internazionali, O.N.U. – Missione UNMIK in Kosovo. Proposta di costituzione di un nucleo della Guardia di Finanza, appunto del 5 settembre 2002.

Financial Inspection Unit a *Financial Investigation Unit*, quasi a sottolineare quest'ampliamento del mandato.

Intanto, a fine ottobre, venne distaccata in Kosovo un'aliquota avanzata dei finanziari che avrebbero preso parte, tra cui il Capo e il Vice Capo dell'unità. Erano i primi dei *top class men*⁸⁴ che aveva richiesto Michael Steiner, e avrebbero collaborato con lo *staff* dell'UNMIK per mettere a punto il quadro normativo in cui l'unità si sarebbe mossa.

Dopo aver superato una serie di divergenze sul testo in corso di negoziazione, il 25 gennaio 2003, a Pristina, si giunse finalmente alla firma dell'accordo. Per l'UNMIK, ad impegnarsi formalmente fu Jean – Christian Cady; per l'Italia il Cons. Pasquale Salzano, Capo dell'Ufficio di Pristina dell'Ambasciata d'Italia a Belgrado.

La *Financial Investigation Unit* venne costituita per un periodo iniziale di sei mesi a decorrere dalla data di firma dell'accordo⁸⁵.

⁸⁴ Il segno concreto dell'importanza che la Guardia di Finanza annetteva all'incarico ricevuto fu nei criteri con cui venne operata la selezione dei componenti della missione: a Capo della F.I.U. fu designato un Ufficiale Superiore che aveva da poco lasciato il comando del G.I.C.O. di Palermo, il reparto specializzato nel contrasto alla criminalità organizzata di stampo mafioso, con particolare riferimento agli aspetti finanziari e patrimoniali del fenomeno; Vice Capo fu nominato un Capitano comandante della Sezione Antiriciclaggio di Venezia, competente per il territorio dell'intera regione del Veneto.

⁸⁵ Agreement between the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo and the Government of Italy on the provision of specialized financial investigation services, fatto a Pristina (Kosovo) il 25 gennaio 2003, art. 3.1.

La parte più interessante dell'accordo siglato era quella riguardante le *operational modalities* per la F.I.U., delineate nell'annesso "A" dell'atto.

Innanzitutto il mandato: eseguire ispezioni finanziarie "a caso" negli enti pubblici, nonché nelle imprese pubbliche e ogni altra impresa o ente che riceva fondi pubblici dal *Kosovo Consolidated Budget* (KCB). Nell'esercizio di tale mandato, la F.I.U. avrebbe eseguito controlli amministrativi nei locali di tali enti e imprese (compresi uffici, negozi e magazzini), ispezionato tutte le registrazioni finanziarie (compresi libri contabili, estratti conto, contratti, fatture e ricevute) e preso possesso degli elementi ritrovati in tali locali ai fini dell'ispezione.

Il mandato della F.I.U. si estendeva anche ad indagini penali complete, laddove fosse stata rinvenuta la prova di un reato finanziario in enti pubblici e in imprese pubbliche o finanziate da fondi pubblici. In tale ottica, sebbene non inquadrati nella Polizia UNMIK, agli investigatori venivano riconosciuti gli stessi poteri di *law enforcement* e gli stessi privilegi degli operatori di polizia⁸⁶.

Era evidente, dunque, la volontà di dotare l'unità di poteri – sia nel campo amministrativo che in quello penale – del tutto simili a quelli di

⁸⁶ Ivi compresa la possibilità di portare armi. In una precedente bozza dell'accordo, tale possibilità era stata esplicitamente menzionata; nella versione finale, invece, da parte dell'UNMIK fu richiesto di omettere tale riferimento, fermo restando che la possibilità di portare armi era implicitamente concessa insieme ai poteri di *law enforcement* citati nell'accordo.

cui dispone la Guardia di Finanza nel suo operato in territorio nazionale: un'ulteriore conferma del fatto che la scelta originaria era stata dettata da un modello ritenuto "vincente" in ambito internazionale.

Gli obiettivi che si intendeva raggiungere erano sicuramente ambiziosi, se si pensa che il tempo a disposizione per realizzarli era di soli sei mesi, e che gli investigatori che componevano l'unità erano, per volere delle stesse Nazioni Unite, solo dieci, compresi il Capo e il Vice Capo della F.I.U.. Ma l'impegno da parte italiana fu totale, e la dimostrazione arrivò immediatamente: tre giorni dopo la firma dell'accordo, l'unità era già dispiegata nel "*teatro delle operazioni*", pronta ad operare⁸⁷, "*ancora una volta in prima linea (...) per esprimere al meglio la sua vocazione specifica di contrasto al crimine finanziario*"⁸⁸.

L'interesse delle Nazioni Unite per l'operato della F.I.U. ha portato a molteplici proroghe del mandato dell'Unità, tant'è che ancora oggi essa opera in Kosovo, con organico accresciuto e con compiti estesi anche alla formazione dei poliziotti kosovari nel contrasto al crimine

⁸⁷ Il distacco dei militari fu infatti disposto con decorrenza 28 gennaio 2003. Cfr. Comando Generale della Guardia di Finanza – II Reparto – Ufficio Antifrode e Cooperazione Internazionale – Sezione Relazioni Internazionali, O.N.U. – Missione UNMIK in Kosovo. Proposta di costituzione di un nucleo della Guardia di Finanza, appunto del 27 gennaio 2003.

⁸⁸ Veca M.L., Kosovo: arrivata a Pristina Squadra Speciale GdF, 4 giugno 2004, da www.tibereide.it.

economico e finanziario.

Parlare dei risultati operativi dell'attività della F.I.U. risulta assai difficile, per evidenti motivi di tutela della riservatezza delle indagini, molte delle quali ancora in corso.

Vi sono tuttavia talune investigazioni i cui contenuti sono stati resi pubblici, anche dai mezzi di comunicazione di massa, in concomitanza con l'esecuzione, da parte dell'unità, di importanti operazioni con perquisizioni e arresti, delle quali pertanto si può fare cenno in questa sede.

La prima indagine di rilievo condotta dalla F.I.U. ha riguardato la *Post and Telecommunications Enterprise of Kosovo* (PTK).

Dopo pochi mesi dall'insediamento del contingente, il 10 giugno 2003, la F.I.U. sottopose a perquisizione l'abitazione, l'autovettura e l'ufficio di Leme Xhema, Direttrice della PTK, ispezionando e sequestrando documenti relativi a presunti illeciti nella gestione dell'ente preposto ai servizi di telefonia fissa e mobile, servizi postali e internet in Kosovo⁸⁹. Il giorno seguente, Leme Xhema fu sospesa precauzionalmente dall'incarico⁹⁰.

Le indagini proseguirono con l'approfondimento degli aspetti "a rischio" della gestione dell'ente, e portarono, il 28 aprile 2004, all'arresto della Xhema, di un ex dipendente dell'UNMIK, Uno

⁸⁹ Buzhala B., Guardia di Finanza bastis zyren, veturen dhe banesen e Leme Xhemës – hetimet vazhdojnë, in "ZERI", 11 giugno 2003, pag. 1.

⁹⁰ Buzhala B., Guardia di Finanza targets PTK Director, 1° luglio 2003, da www.balkantimes.com.

Nilsson, che era stato Consigliere Superiore della PTK, e di Bedri Rama, ex Direttore del settore telecomunicazioni dell'azienda. Nell'occasione, il nuovo Capo dell'UNMIK, il finlandese Harri Holkeri, salutò gli arresti come una conferma della politica dell'ONU di "tolleranza zero" per la corruzione⁹¹, aggiungendo che l'UNMIK era fermamente intenzionata a portare davanti a un Tribunale chiunque fosse coinvolto in fatti di corruzione⁹².

L'altra operazione con la quale la F.I.U. ha portato nuovamente all'attenzione dell'opinione pubblica kosovara e internazionale la diffusa corruzione esistente in quel territorio ha riguardato la gestione dell'Aeroporto di Pristina.

Il 27 settembre 2004, in un'operazione congiunta con l'*Investigation Task Force*, furono arrestati il Capo Sezione Deposito di Stoccaggio e il Capo Deposito Oggetti Smarriti dell'Aeroporto, per essersi appropriati, abusando dei poteri derivanti dalla propria posizione ufficiale, di denaro di proprietà dell'Aeroporto di Pristina⁹³.

Altre importanti indagini sono attualmente in corso. Fonti giornalistiche parlano di 50 fascicoli aperti, riguardanti casi di abusi a carattere patrimoniale. Tra questi, quello della società croata

⁹¹ Folda F., Finanziari per la tolleranza zero, in "Panorama", nr. 20, 2004, pag. 156.

⁹² UNMIK – Division of Public Information – Media Monitoring, Three arrested in Kosovo on corruption charges, including former UN official, 29 aprile 2004, da www.unmikonline.org.

⁹³ UNMIK – Press Release, FIU arrested two senior officials from Pristina Airport, 1° ottobre 2004, da www.unmikonline.org.

“INGRA” di Zagabria, che ha vinto tre importanti appalti per l’Aeroporto di Pristina, per una durata di due anni e un controvalore di circa 5 milioni di Euro⁹⁴, e quello relativo all’aggiudicazione dell’appalto per selezionare il secondo operatore di telefonia mobile kosovaro⁹⁵.

I settori interessati sono quelli che, quando si è parlato in termini generali della corruzione in Kosovo, erano stati definiti “a rischio”, vale a dire i servizi pubblici essenziali. Almeno in relazione a questo, dunque, pare che l’obiettivo che si poneva Michael Steiner quando chiamò la Guardia di Finanza a fornire il proprio *expertise* sia stato raggiunto: puntare la lente d’ingrandimento su quei settori dell’apparato pubblico kosovaro apparentemente più afflitti dal fenomeno corruzione.

Si tratta di un lavoro che ha fruttato la fiducia e la stima della popolazione locale, che ha visto nell’attività svolta dai finanzieri “*uno dei bastioni indispensabili per l’affermazione della legalità e quindi del principio cardine per la costruzione dello Stato*”⁹⁶.

⁹⁴ Bilalli A., Termet në aeroport. ‘Guardia’ heton pesë milionët e ‘INGRA’-s, in “Kosova Sot”, 2 ottobre 2004, pag. 5.

⁹⁵ UNMIK – Division of Public Information – Media Monitoring, Guardia di Finanza turns on TRA, Berisha defends the Board, 10 agosto 2004, da www.unmikonline.org.

⁹⁶ Menconi L., Sette mesi in Kosovo alla guida della Missione ONU, in “Il Tirreno – Massa”, 21 ottobre 2003, pag. III.

5. La Task Force Grifo in Afghanistan.

Il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite ha approvato, in data 20 dicembre 2001, la Risoluzione n. 1386, con la quale ha autorizzato il dispiegamento, nella città di Kabul e nelle aree limitrofe, di una Forza multinazionale denominata International Security Assistance Force (ISAF), il cui schieramento si è completato nel mese di gennaio 2002. A decorrere dal mese di agosto 2003, la guida della missione è stata assunta dalla NATO. Il Governo italiano partecipa alla missione ISAF, sin dalla sua costituzione, con un contingente militare nazionale posto sotto il comando operativo del Capo di Stato Maggiore della Difesa.

In questo quadro internazionale, nel gennaio 2006, il Comando Operativo di Vertice Interforze (COI) dello Stato Maggiore Difesa ha chiesto la collaborazione della Guardia di Finanza alle attività della missione Afghanistan, con specifico riferimento alla possibilità di inviare un team di specialisti doganali con compiti di addestramento nei confronti degli organismi locali.

A seguito di apposite missioni esplorative condotte in teatro, è stato possibile esprimere un giudizio di fattibilità del progetto di inviare ad Herat (nell'area nord – occidentale dell'Afghanistan, dove l'Italia svolge il ruolo di nazione guida nella conduzione dei progetti di assistenza e ricostruzione), un contingente del Corpo, cui affidare compiti esclusivamente addestrativi nei confronti della sola polizia di frontiera afgana (Afghan Border Police – ABP), che è inquadrata nel

Ministero dell'Interno afgano ed ha compiti di vigilanza alle frontiere per il contrasto e la repressione del contrabbando e dei traffici illeciti. Il 22 novembre 2006 è stato completato il rischieramento, alla sede di Herat, del contingente del Corpo, denominato Task Force (TF) "Grifo", articolato su 16 unità di personale (Comandante, Ufficiale addetto e 14 militari). Il complessivo supporto logistico (vitto, alloggio, carbolubrificanti, ecc.) e le attività di approvvigionamento e rifornimento per la Task Force sono assicurate dal contingente militare nazionale, che garantisce, altresì, il supporto operativo, con particolare riferimento alla sicurezza, garantita esclusivamente dal personale di Forza Armata nazionale.

Il contingente del Corpo – ubicato all'interno della Forward Support Base (FSB), costituita dal COI in un'area appositamente vigilata dell'aeroporto di Herat – ha avviato, il 2 dicembre 2006, il 1° corso "Attività addestrativa per l'Afghan Border Police" (della durata di 3 settimane), nei confronti di Ufficiali del 4° Comando Regionale (ex 6^a Brigata) della ABP, finalizzato, tra l'altro, a fornire ai discenti un approfondimento sulla legislazione doganale afgana e sulle potestà della Afghan Border Police, nonché l'addestramento sulle tecniche di controllo e riscontro doganale.

Fino alla fine del 2007, sono stati completati 12 corsi formativi, che hanno registrato la partecipazione di 162 Ufficiali della ABP. Parallelamente, su specifica richiesta dei Comandi militari nazionali in teatro, sono stati avviati, presso l'aeroporto di Herat, specifici corsi

per operatori aeroportuali di polizia, finalizzati a fornire un training specialistico volto a migliorare gli standard di sicurezza doganale e di polizia della citata struttura aeroportuale. Allo stessa data, sono stati realizzati 7 corsi in favore di 61 operatori aeroportuali.

Il 24 luglio 2007 il personale del contingente, con l'ausilio della componente militare nazionale, ha consegnato all'orfanotrofio di Herat circa 1.400 kg. di derrate alimentari raccolti nell'ambito di una iniziativa umanitaria promossa dal Centro di Addestramento di Specializzazione di Orvieto e dal Sacro Militare Ordine Costantiniano di San Giorgio.

Nel contesto finora delineato si inserisce la missione Eupol Afghanistan, che si prefigge lo scopo di contribuire alla creazione di una struttura di polizia sostenibile ed efficace, che assicuri, sotto l'egida afgana, una appropriata interazione con il più ampio sistema giuridico penale, in conformità agli standard internazionali e agli indirizzi politici e alle iniziative della Commissione Europea, degli Stati membri e degli altri attori internazionali. La missione – che dovrebbe attestarsi su circa 194 unità di personale – persegue, tra gli altri, gli obiettivi strategici di supportare il locale Ministero dell'Interno nella direzione della Afghan National Police (ANP); assistere la ANP nello sviluppo di una strategia nazionale in materia di indagini criminali, di addestramento, di efficace gestione delle frontiere; migliorare la coesione ed il coordinamento tra gli Organismi e gli Stati operanti in quell'area e le loro rispettive iniziative,

ric conducendo sotto un'unica catena di comando il maggior numero di attori ed utilizzando, quali maggiori meccanismi di coordinamento l'International Police Coordination Board (IPCB)⁹⁷ ed il Segretariato⁹⁸, presso i quali dovrà essere distaccato apposito personale.

In questo contesto, il Corpo, anche sulla scorta degli esiti di apposite riunioni interforze di coordinamento tenutesi presso il COI, ha inoltrato al Segretariato Generale del Consiglio dell'Unione Europea le candidature di un Ufficiale Inferiore, a livello di Capitano, per l'impiego quale "*Mentors and advisers coordinator IPCB*" alla sede di Kabul (l'Ufficiale, positivamente selezionato, è giunto in teatro operativo in data 2 ottobre 2007), e di 3 Ispettori per l'impiego, in qualità di *Border Police Advisers*, alla sede di Herat.

⁹⁷ Commissione di coordinamento della riforma di polizia in Afghanistan, a guida tedesca e composizione internazionale, che coordina e fissa le priorità delle spese internazionali per la riforma di polizia.

⁹⁸ Organo di coordinamento, a livello operativo, che riceve le direttive dall'IPCB.

**DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
TRATTA DA “MISSIONE DI PACE”,
DI FABRIZIO LISI**



Gommoni carichi di clandestini nel canale d'Otranto



Una delle Vedette Veloci V 5000 impiegate nel contrasto alla criminalità via mare dalle coste albanesi



La “Stefanos”, prima delle navi cariche di t.l.e. di contrabbando sequestrata in Albania

Gen. B. Salvatore Mistretta

L'estensione del diritto di cattura delle navi contrabbandiere in alto mare (c.d. presenza costruttiva). Il caso della Janet V.

1. Presupposti info-investigativi e giuridici – 2 La cattura della “Janet V” – 3. Esito del procedimento penale – 4. Considerazioni sulle norme internazionali applicate.

1. Presupposti info-investigativi e giuridici

Negli anni critici del contrabbando, il litorale della Puglia era costantemente aggredito dalle organizzazioni criminali, che utilizzavano i più svariati *modus operandi*, di volta in volta rapidamente adeguati alle contromisure adottate dalla Guardia di Finanza.

In particolare, verso la fine del 1999, dal Comando Generale pervenivano frequenti segnalazioni, confermate dalle indagini espletate da Reparti territoriali del Corpo e da numerosi avvistamenti effettuati, in zona di transito, dalle unità della Zona Aeronavale, che indicavano la presenza di “navi madri” cariche di t.l.e. operanti nelle acque internazionali antistanti le isole greche di Corfù e Cefalonia.

Notoriamente tali navi, per lo più battenti bandiere cd. “di convenienza”, venivano impiegate dalle organizzazioni contrabbandiere per trasbordare ingenti quantitativi di tabacchi lavorati esteri su potenti motoscafi, destinati a scaricare le sigarette sul

territorio italiano; il carico dei t.l.e. da contrabbandare in Italia avveniva normalmente nei porti greci di Igoumenitsa o di Patrasso, con destinazione dichiarata sul manifesto di carico verso i porti di Bar e Cattaro (Montenegro), al fine di poter superare eventuali controlli in acque territoriali greche.



Il teatro operativo

In tal modo, le organizzazioni contrabbandiere potevano da un lato superare le difficoltà nel frattempo sorte nei rapporti con il Montenegro, base storica dei motoscafi destinati al contrabbando di t.l.e., dall'altro *“lavorare”* con sufficiente sicurezza, trasbordando le sigarette, in acque internazionali ed a grande distanza dalla costa italiana, dalle *“navi madri”* ai potenti motoscafi contrabbandieri, per il successivo sbarco sui litorali nazionali.

Il descritto *“modus operandi”*, al tempo adottato dalle più importanti

ed agguerrite organizzazioni criminali, poteva essere contrastato unicamente con il supporto della normativa internazionale, in quanto si sarebbe dovuto operare in “*alto mare*”, a consistenti distanze dalla costa italiana, verso navi battenti bandiere di Stati esteri, nei cui confronti, come noto, è ordinariamente consentita solo la giurisdizione dello Stato di bandiera.

L'unica normativa internazionale applicabile in materia è la “Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare” fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata dall'Italia con la Legge 2 dicembre 1994, n. 689, che in deroga al principio generale della potestà esclusiva dello Stato di bandiera sulla nave navigante in alto mare, all'art. 111 (*Diritto di inseguimento*) riconosce allo Stato costiero, a protezione dei propri interessi, la possibilità di applicare gli istituti della “presenza costruttiva” e del conseguente “diritto di inseguimento”.

In base a tale istituti le navi da guerra, o comunque pubbliche, dello Stato costiero possono intimare l'alt, inseguire, fermare e catturare le navi appartenenti ad altro Stato che abbiano violato proprie leggi e regolamenti, direttamente od a mezzo di altre imbarcazioni lavoranti in “*equipe*” con le navi stesse.

L'istituto della “*presenza costruttiva*”, in particolare, indica la situazione in cui una nave straniera, pur mantenendosi in acque internazionali, compie attività illecite in danno di uno Stato rivierasco attraverso proprie o altre imbarcazioni; l'illiceità si concretizza nel

momento in cui si raggiunge la certezza che tali imbarcazioni si trovino all'interno del mare territoriale dello Stato interessato, legittimandone da quel momento l'intervento punitivo attraverso le successive fasi dell'inseguimento e della cattura anche in acque internazionali.

Le condizioni essenziali per la liceità della cattura della nave madre, in tali circostanze, sono pertanto:

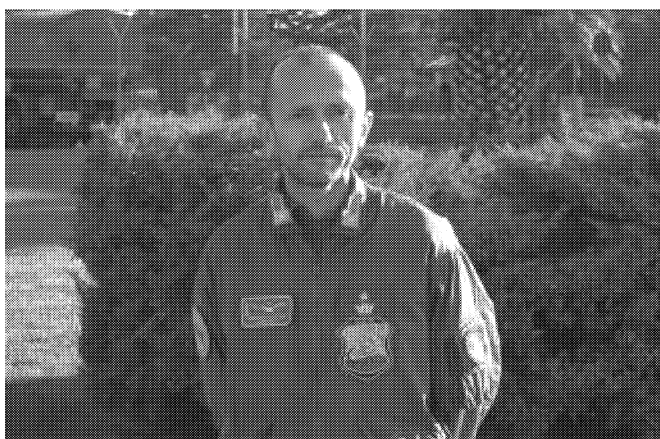
- dimostrare l'avvenuto trasbordo dei t.l.e. dalla nave madre ai motoscafi che con essa lavorano congiuntamente;
- raggiungere la certezza che gli stessi motoscafi siano successivamente entrati nelle acque territoriali dello Stato costiero, senza che le unità aeronavali inseguitrici abbiano mai interrotto l'inseguimento degli stessi, dimostrando inconfutabilmente, in tal modo, il collegamento tra l'attività illecita posta in essere dalla nave madre e lo Stato costiero stesso (“*genuine link*”);
- una volta iniziato l'inseguimento della nave madre, non interromperlo sino al fermo ed alla cattura della stessa, anche se non è necessario che venga portato a termine dallo stesso mezzo aeronavale che l'aveva iniziato.

2. La cattura della “Janet V”

Nel descritto quadro di situazione, l'O.T.C. (Ufficiale in Comando Tattico) designato dalla Zona Aeronavale – Cap. Amedeo Antonucci,

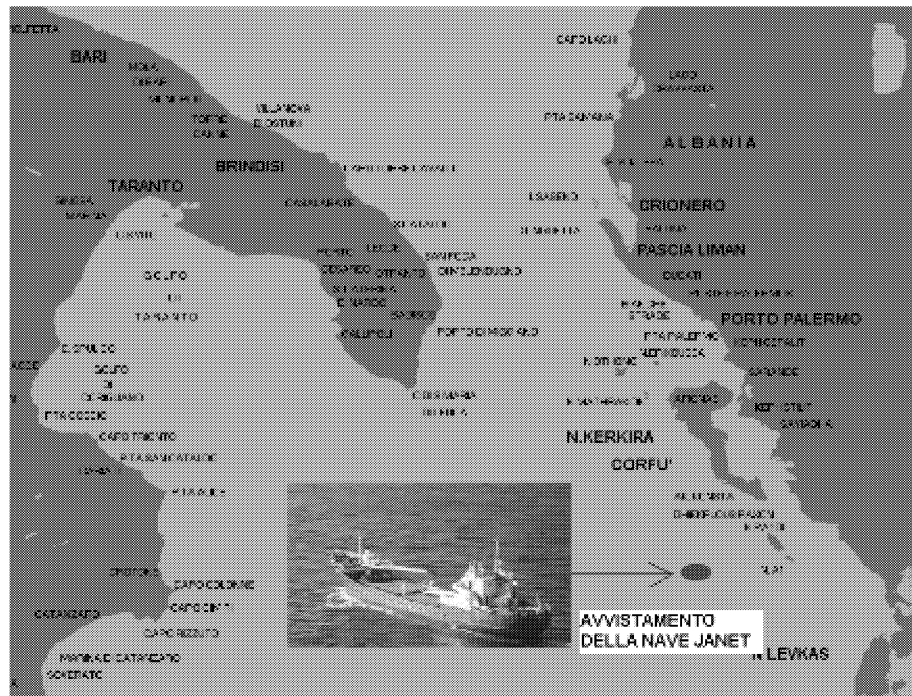
Comandante della Stazione Navale di Manovra di Taranto, che aveva la responsabilità di gestire un gruppo tattico costituito da unità aeronavali d'altura, pianificava una serie di articolate ricognizioni aeronavali nell'area interessata.

In particolare, alle ore 08.50 del 3 dicembre 1999, un aereo P. 166 DL/3 del II Gruppo Aereo di Pratica di Mare, comandato dal Ten. Domenico Di Biase, decollava dall'aeroporto di Brindisi per effettuare una ricerca natanti nelle acque internazionali dello Ionio settentrionale.



Il Tenente Domenico DI BIASE, Comandante dell'aereo P. 166 DL/3

Dopo circa un'ora, l'equipaggio dell'aereo avvistava la nave "Janet V" – battente bandiera del "BELIZE" – in navigazione con rotta 210° e velocità 05 nodi, nelle acque internazionali antistanti l'isola di Corfù (in posizione lat. 39°07'N – long. 019°46'E); la nave risultava segnalata per pregressi traffici di t.l.e.



L'avvistamento della Nave JANET V

Proseguendo nella ricognizione, alle ore 10.40, l'aereo avvistava un motoscafo bianco in avvicinamento alla "Janet V", ormai quasi ferma; dopo quasi 10 minuti, il motoscafo si avvicinava alla nave, affiancandosi.

Mantenendosi opportunamente a debita distanza e quota, l'equipaggio dell'aereo filmava e fotografava l'inizio delle operazioni preliminari al trasbordo delle casse di t.l.e. dalla nave al motoscafo, l'apertura delle stive e dei boccaporti e la disposizione delle casse di t.l.e. sulla coperta della nave.



Le fasi del trasbordo, filmate dall'equipaggio dell'aereo

Appresa la notizia, l'O.T.C. opportunamente e tempestivamente disponeva l'impiego dei mezzi disponibili, in cooperazione con le unità navali della Stazione Navale di Taranto, predisponendo con il Comandante della Stazione Navale di Taranto – Cap. Antonello Maggiore, un complesso ed articolato piano operativo, immediatamente realizzato, finalizzato a:

- monitorare senza interruzione le operazioni di trasbordo dalla nave al motoscafo;
- monitorare i movimenti del motoscafo sino al raggiungimento delle acque territoriali italiane;
- tenere sotto controllo radar la nave madre, senza soluzioni di continuità, per l'intervento repressivo da condurre al verificarsi del presupposto giuridico.

I successivi sviluppi operativi venivano seguiti dai due Ufficiali direttamente dalla Sala Operativa della Legione di Taranto, ove intervenivano anche i Comandanti del Gruppo Aeronavale di Grottaglie – Ten.Col. Guido Capra – e del Gruppo di Taranto – Ten.Col. Giuseppe Tossini.

Nel frattempo, l'aereo lasciava la zona dirigendo verso l'aeroporto di Brindisi per sopraggiunti limiti di autonomia. Un altro aereo P. 166 DL decollava da Brindisi, raggiungendo il punto di trasbordo dei t.l.e. alle ore 13.00 e constatando visivamente che le operazioni di trasbordo delle casse di t.l.e., dalla nave “Janet V” al motoscafo bianco, erano ancora in corso con le stesse modalità in precedenza filmate dall'equipaggio dell'altro aereo, e che pertanto la “Janet V” aveva il compito di vero e proprio “*rifornitore*” del motoscafo, con il quale lavorava in “*equipe*”.

Le unità navali già inviate nella zona della nave (P. 03 Denaro e G. 105 Ballali della Stazione Navale di Manovra di Taranto, G. 92 Alberti e V. 5012 della Stazione Navale di Taranto, sotto la direzione del Ten. Filippo Bianchi, Comandante del P. 03 Denaro) venivano indirizzate verso la nave “Janet V”, con l'incarico di acquisirla ai radar di bordo, mantenendosi tuttavia ad una distanza sufficiente per non essere rilevate.

Alle ore 13.15, terminate le operazioni di trasbordo, il motoscafo si allontanava dalla “*nave madre*”, dirigendo verso le coste italiane. L'O.T.C. ordinava quindi all'equipaggio dell'aereo di monitorarne i

movimenti senza alcuna interruzione. Mentre il motoscafo si allontanava dalla nave, l'equipaggio dell'aereo, avendola ancora in vista, notava che la stessa riprendeva a lento moto la propria navigazione verso le acque territoriali greche.

Le vedette veloci (V. 1688, V. 1696, V. 6002, V. 5010) della Stazione Navale di Taranto, intanto, venivano opportunamente indirizzate a Sud di Santa Maria di Leuca, al fine di intercettare il motoscafo contrabbandiere che navigava con rotte varie in avvicinamento alle coste pugliesi.

L'aereo proseguiva ininterrottamente il monitoraggio degli spostamenti del motoscafo, aggiornando continuamente la Sala Operativa di Taranto e le unità navali cooperanti; nel frattempo, al fine di non interrompere la continuità del monitoraggio del motoscafo contrabbandiere, veniva disposto l'impiego dell'elicottero AB 412 HP che decollava dall'aeroporto di Grottaglie alle ore 13.35.

Alle ore 14.00, ridecollava dall'aeroporto di Brindisi l'aereo comandato dal Ten. Di Biase, che dirigeva verso la "Janet V", rilevandola alle ore 15.00 in navigazione a lento moto in direzione delle acque territoriali greche.

Alle ore 14.30, l'elicottero "agganciava" il motoscafo, sia visivamente che al radar, subentrando all'altro aereo nel continuo ed ininterrotto monitoraggio del motoscafo contrabbandiere.



Il motoscafo contrabbandiere NIBBIO, battente bandiera maltese, filmato dall'elicottero

Alle ore 14.45, l'elicottero comunicava che il motoscafo si trovava in posizione 39°33'N – 018°11'E con rotta 300° e velocità 30 nodi., all'interno delle acque territoriali italiane misurate in 12 miglia dalla linea retta di base che delimita le acque interne della "baia storica" del Golfo di Taranto, e che pertanto il quantitativo di t.l.e. trasportato risultava introdotto in territorio nazionale, in violazione delle norme doganali italiane.

In questo momento, ritenendo che si fosse verificato il presupposto di cui all'art. 111 della Convenzione di Montego Bay (*Diritto di inseguimento*), in quanto il motoscafo, staccatosi dalla nave madre dopo il trasbordo in acque internazionali e monitorato ininterrottamente dai mezzi aerei, era entrato nelle acque territoriali italiane, l'O.T.C. ordinava alle unità navali di inseguire, raggiungere

ed abbordare in acque internazionali la nave “Janet V”, autorizzando l’uso delle armi in caso di resistenza, secondo le modalità previste dalle disposizioni vigenti.

Era infatti ormai inequivocabile che la M/N “Janet V” ed il motoscafo contrabbandiere lavorassero in “*equipe*”, legittimando pertanto, per tale “*presenza costruttiva*”, la possibilità di inseguire, abbordare e fermare la nave anche in acque internazionali.

Alle ore 15.55, la vedetta V. 5012 raggiungeva per prima la “Janet V”, in navigazione verso le coste greche. Il Comandante della vedetta intimava l’alt alla nave “Janet V”, con segnali visivi e sonori, secondo le procedure internazionali previste dal C.I.S. e dalla Convenzione di Montego Bay.



Il Maresciallo Rocco TROISI, Comandante della vedetta V. 5012

L’equipaggio della nave “Janet V” non ottemperava all’ordine ricevuto e proseguiva nella sua rotta, ostacolando l’avvicinamento

delle unità del Corpo. Con una perfetta manovra, il Comandante della V. 5012 riusciva ad affiancare in velocità la nave, consentendo a due militari (M.C.m. Accogli Francesco e V.Brig.m. Alibrandi Rocco) di saltare a bordo della stessa e, nonostante la forte resistenza opposta dai membri dell'equipaggio, di riuscire a rallentare il moto della nave.

Immediatamente sopraggiungeva il G. 105 Ballali che, nonostante le manovre ostative del Comandante della nave, dopo vari tentativi, con estrema abilità e perizia marinaresca, riusciva ad affiancare in movimento la motonave consentendo a nr. 7 militari di saltare a bordo (Ten. Edoardo Bernardeschi, M.O.m. Barbera Gaetano, M.O.m. Scardino Cosimo, App.m. Scaramuzzi Fabio, Fin.sc.m. Corradino Arturo, Fin.m. Palmieri Francesco, Fin.m. Lembo Marco).

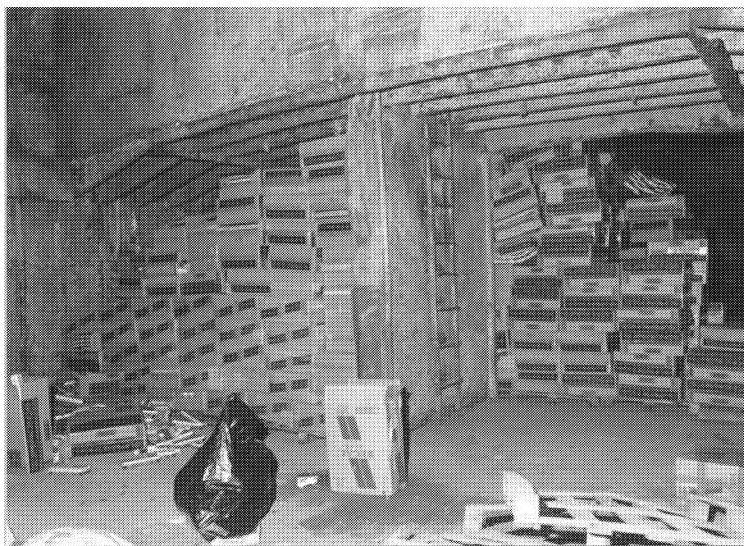


L'abbordaggio della Nave JANET V

Contemporaneamente, il Dott. Maurizio Carbone – Sostituto Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Taranto, veniva informato dell'accaduto; resosi immediatamente conto della delicatezza, complessità e rilevanza giuridica dell'operazione in corso, il Magistrato interveniva presso la Sala Operativa di Taranto per seguirne personalmente gli sviluppi.

Alle ore 16.12 (in posizione 39°07'N – 019°54'E), i militari abbordanti riuscivano a fermare i motori e catturare la nave "Janet V", coadiuvati dal P. 03 Denaro e dal G. 92 Alberti sopraggiunti dopo qualche minuto.

Un immediato controllo a bordo consentiva di rinvenire un ingente quantitativo di t.l.e. nella stiva, facenti parte del carico già parzialmente trasbordato in precedenza sul motoscafo contrabbandiere sopra citato.



La stiva della Nave JANET V, con le casse di sigarette ancora da trasbordare

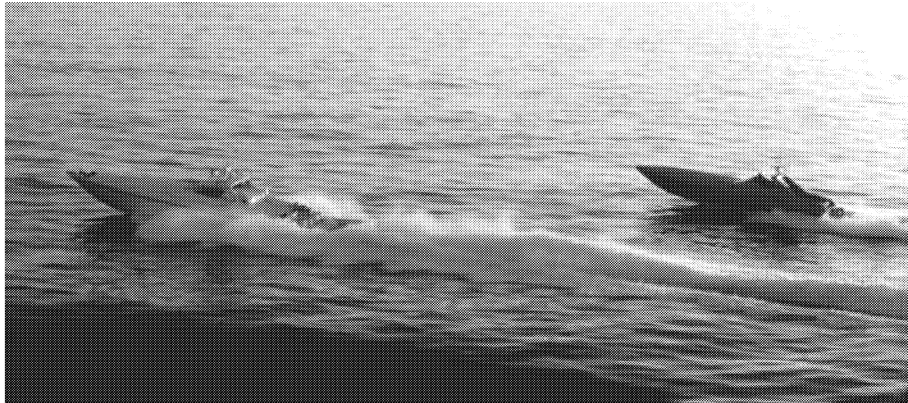
Alle ore 17.45 del 3 dicembre, terminati i primi necessari controlli a bordo, le unità navali iniziavano il rientro verso il porto di Taranto, autorizzato dal Magistrato precedente, scortando la nave “Janet V”, condotta da militari delle stesse unità.

Intanto alle ore 15.55, poiché era iniziato l’abbordaggio della nave “Janet V”, veniva impartito l’ordine alle altre unità navali di raggiungere e tentare di fermare il motoscafo contrabbandiere, che era sempre costantemente seguito dall’elicottero AB412HP.

Alle ore 16.00, il motoscafo, avvistate le unità V. 6002 e V. 1688 e V. 1696 ormai vicine, ripartiva immediatamente verso il largo con rotta 120° e velocità 50 nodi, inseguito dalle unità e dall’elicottero.

L’elicottero AB 412 HP, nel frattempo, aveva identificato il motoscafo contrabbandiere denominato “Nibbio 6714”, battente bandiera maltese, notando tre persone a bordo e la presenza di numerose casse di t.l.e. anche in plancia, filmando, da distanza ravvicinata, l’inseguimento condotto dalla V. 6002.

Il motoscafo continuava a navigare con varie rotte e velocità riuscendo a distanziare le unità navali, sempre monitorato dall’elicottero. Non avendo più le unità del Corpo a ridosso, il motoscafo dirigeva nuovamente verso le coste tarantine, fermandosi, alle ore 19.50, in posizione 40°07’N – 017°36’E (circa 5 miglia da Campomarino – TA), ove venivano indirizzate alcune pattuglie della 1^a Compagnia di Taranto.



Il motoscafo NIBBIO inseguito dalla Vedetta V. 6002, filmati dall'elicottero

Alle ore 20.15, il motoscafo, considerato che le unità veloci, indirizzate dall'elicottero, gli erano nuovamente vicine, ripartiva immediatamente verso il largo, sempre inseguito dai mezzi aeronavali. L'inseguimento continuava sino alle ore 21.50, quando l'ultima unità navale (V. 5012) perdeva il contatto radar con il motoscafo, che aveva ormai raggiunto il limite delle acque territoriali greche.

Alle ore 23.30 del giorno successivo, 4 dicembre 1999, sempre scortata dalle unità navali del Corpo, la "Janet V" attraccava al porto di Taranto, ove veniva sottoposta a sequestro nei confronti del Comandante della nave (tale Verykios Theodoros).

Dopo lo scarico della stiva, a bordo della nave "Janet V" venivano quantificati complessivamente kg. 2.935 di t.l.e. di diverse marche, mentre durante la perquisizione venivano rinvenuti documenti di elevato interesse info-operativo attestanti i rapporti esistenti tra l'equipaggio e l'organizzazione contrabbandiera interessata.



L'equipaggio del Pattugliatore Denaro e la Nave JANET V, nel porto di Taranto

3. Esito del procedimento penale.

All'arrivo in porto, alla presenza del P.M. Dott. Maurizio Carbone, i cinque membri dell'equipaggio (4 greci, 2 dei quali con precedenti specifici per contrabbando, ed 1 albanese con due passaporti, uno dei quali falso) venivano tratti in arresto per i seguenti reati:

- artt. 416 c.p. (Associazione per delinquere) e 337 c.p. (Resistenza a pubblico ufficiale);
- artt. 30, 284/a, 293 e segg. del D.P.R. 23.01.1973, nr. 43 - art. 2 della Legge 18.01.1994, nr. 50 (Contrabbando);
- art. 46 comma 3° della Legge 428/90 (Etichettatura dei prodotti da tabacco);
- art. 111 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare

fatta a Montego Bay il 10/12/1982, ratificata con Legge 2/12/1994, n. 689 (Diritto di inseguimento);

- artt. 1099 c.n. (Rifiuto di obbedienza a nave da guerra) e 1100 c.n. (Resistenza o violenza contro nave da guerra).

Il P.M. convalidava il sequestro della nave “Janet V”, mentre, in data 7 dicembre 1999, il G.I.P. del Tribunale di Taranto convalidava l’arresto dei cinque membri dell’equipaggio, emettendo propria ordinanza di custodia cautelare in carcere, condividendo l’operato dei militari e ribadendo la piena legittimità delle valutazioni giuridiche operate dall’O.T.C.

L’Autorità Giudiziaria, inoltre, emetteva anche un Decreto di Sequestro nei confronti del motoscafo “Nibbio 6714”, battente bandiera maltese.

In data 12 gennaio 2000, su richiesta di giudizio immediato del P.M. e di patteggiamento da parte dei legali, il G.I.P. condannava i cinque membri dell’equipaggio per il reato di contrabbando aggravato, con espulsione per cinque anni dei due recidivi, ordinando la definitiva confisca dei t.l.e., della nave “Janet V” e di quanto sottoposto a sequestro nell’operazione di servizio.

4. Considerazioni sulle norme internazionali applicate.

L’approfondita analisi della complessa operazione aeronavale, e la favorevole conclusione della conseguente vicenda penale, forniscono importanti elementi di riflessione sulle innovazioni operativo-

giuridiche apportate dalla intelligente applicazione degli istituti di Diritto Internazionale.

Per la prima volta, una “*nave madre*” è stata legittimamente catturata senza aver fermato il motoscafo che da essa aveva caricato i tabacchi. Ed invero, il presupposto giuridico che legittima l’inseguimento e la cattura di una nave straniera non appare subordinato alla preventiva cattura dell’imbarcazione che abbia lavorato in “*equipe*” con la nave madre.

Recita, infatti, il comma 4 dell’art. 111: “*L’inseguimento non si considera iniziato se non dopo che la nave che insegue abbia raggiunto con ogni mezzo disponibile la certezza che la nave inseguita ... o altre imbarcazioni, che lavorino congiuntamente alla nave inseguita utilizzata come nave madre, si trovino all’interno del mare territoriale...*”

La coraggiosa applicazione dell’istituto del “diritto di inseguimento”, peraltro preceduto dall’acquisizione di sufficienti elementi probatori circa la certezza che la nave Janet V ed il motoscafo contrabbandiere lavorassero in “*equipe*”, hanno quindi introdotto interessanti prospettive operative nel contrasto ai traffici illeciti via mare.

Non sfugga un ulteriore importante elemento desumibile dal caso “Janet V”: come indicato nella ricostruzione dell’operazione, su ordine dell’O.T.C., è stato il Comandante della vedetta V. 5012 ad aver intimato l’alt alla nave.

Orbene, la vedetta era condotta da un Ispettore del Corpo, Abilitato al Comando; la convalida giurisprudenziale ha quindi ulteriormente confermato lo status di nave da guerra delle unità navali del Corpo, ancorché non comandate da Ufficiali (in linea con un consolidato orientamento giurisprudenziale).

Grazie quindi all'accurata analisi strategica del *modus operandi* adottato nello specifico contesto operativo, adeguatamente integrata da un preventivo ed approfondito studio della normativa internazionale e degli istituti giuridici applicabili, l'Ufficiale in Comando Tattico ha condotto una complessa e prolungata operazione aeronavale che, alla luce della sentenza di condanna pronunciata dall'Autorità Giudiziaria di Taranto, costituisce utile riferimento nel panorama giurisprudenziale italiano ed internazionale.



Il Capitano Amedeo Antonucci, Ufficiale in Comando Tattico

ALLEGATO

TRIBUNALE DI TARANTO

UFFICIO DEL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

ORDINANZA CONVALIDA DI ARRESTO

Il Giudice dr Luciano La Marca, vista la richiesta avanzata dal P.M. di convalida dell'arresto di:

- 1) VERYKIOS THEODOROS nato a LEFKADA il 16.12.62 residente in Grecia;
- 2) KONTOS COSTANTINOS nato a Corfù il 6-7-51 residente in Grecia;
- 3) VOUKALATOS FILIPPOS nato a NICOLI il 6-6-1958 residente in Grecia;
- 4) CABES LORENC nato a ARGIROCASTRO il 4-7-79 residente in Albania;
- 5) VERYKIOS CRISTIOS nato a LEKFADA il 7-11-59 residente in Grecia,

arrestati il 4-12-99 in Taranto dalla Guardia di Finanza in relazione a reati di cui all'art. 2 L. 18/1/94 N. 50;

letto l'art. 391 c.p.p.;

RILEVATO

che l'arresto è stato eseguito in flagranza di reato e che ricorrono le condizioni di legittimità di cui all'art. 380/381 c.p.p.

“vedi foglio allegato”

che sono stati rispettati i termini di cui agli artt. 386 c. 3° e 390 c.p.p.;

P.Q.M.

Convalida l'arresto di cui sopra.

TARANTO, lì 7-12-99

IL G.I.P.

Dott. Luciano La Marca

TRIBUNALE DI TARANTO

- Sez. G.I.P. -

ALLEGATO AL DECRETO DI CONVALIDA DELL'ARRESTO IN
DATA 7-12-99 N. 4353/99 P.M. e N. 4480/99 G.I.P.

All'esito delle puntuali e dettagliate note oggetto della comunicazione notizia di reato del Comando Stazione Navale di Manovra della Guardia di Finanza di Taranto del 6-12-99, che procedette all'arresto degli antescritti indagati, ed in particolare sulla scorta della documentazione video-filmata ivi menzionata, non vi è dubbio che costoro, quali componenti l'equipaggio della M/N "Janet V" effettuarono il trasbordo di notevoli quantitativi di tabacchi di contrabbando sul motoscafo "Supertermoli" denominato NIBBIO 6714, natante che si introdusse poi nelle acque territoriali del golfo di Taranto, sicchè sotto il profilo della condotta costituente il reato contestato, gli arrestati cooperarono a che l'evento del reato di contrabbando venisse perfezionato.

Tanto premesso in fatto per quanto concerne l'attribuzione del delitto agli indagati, devesi soltanto valutare se il reato, la cui condotta iniziale fu posta in essere dagli indagati in acque internazionali, potesse in conseguenza di ciò comportare l'inseguimento della M/N Janet V e il successivo arresto dei componenti l'equipaggio.

A tale riguardo non può che condividersi quanto evidenziato dalla Polizia giudiziaria, la quale ritenne di operare in applicazione dell'art. 111 della Convenzione di Montegobay, ratificata con legge dello Stato

2-12-1994 N. 689 ed invero sussistono non fondati motivi, ma per quanto innanzi esposto vi è la prova di attività poste in violazione della legge doganale italiana.

Inoltre il motoscafo NIBBIO 6714 che operò in sintonia in stretto collegamento con la motonave Janet non può che considerarsi alla stregua di una lancia di pertinenza. Della motonave medesima. Conseguo a ciò che poiché l'inseguimento del detto motoscafo ebbe inizio nelle acque territoriali dello Stato italiano, legittimamente il personale della Guardia di Finanza operò senza interruzione e senza soluzione di continuità il contestuale inseguimento della motonave battente bandiera del BELIZE. In conclusione dovendosi considerare le due imbarcazioni alla stregua di una unica entità che operò per perfezionare il delitto di contrabbando in danno dello Stato Italiano l'operazione di Polizia Giudiziaria fu posta in essere nella perfetta osservanza della richiamata normativa internazionale che legittimava l'inseguimento della motonave Janet, il suo sequestro e l'arresto in flagranza del reato contestato, considerato inoltre che il residuo ingente quantitativo di tabacchi rinvenuto sulla M/N doveva parimenti essere trasbordato su altri motoscafi, per poi essere a sua volta introdotto nel golfo di Taranto, come si evince dall'ulteriore sostare della M/N dopo l'allontanamento del motoscafo NIBBIO 6714.

TRIBUNALE DI TARANTO

Ufficio del GIP

ORDINANZA DI

CUSTODIA CAUTELARE IN CARCERE

art. 272 e segg. 285 c.p.p.

Il Giudice per le Indagini Preliminari – DR. LUCIANO LA MARCA

- esaminata la richiesta del Pubblico Ministero per l'applicazione della misura della custodia cautelare in carcere nei confronti di:

- 1) VERYKIOS Theodoros n. Grecia il 16.12.62;
- 2) KONTOS Kostantinos n. Grecia il 6.7.51;
- 3) VOUKELATOS Filippos n. Grecia il 6.6.58;
- 4) CABEJ Lorenc n. Albania il 4.7.79;
- 5) VERYKIOS Cristos n. Grecia il 7.11.59

Tutti difesi di ufficio avv. ----- del foro di Taranto

In relazione ai seguenti reati:

Articolo 2 della legge 18 gennaio 1974 n. 50 (contrabbando aggravato) di Kg. 2.935 di TABACCHI LAVORATI ESTERI

Nel golfo di Taranto il 4.12.99.

- Ritenuto che a carico dei predetti sussistono i gravi indizi di colpevolezza di seguito specificati in ordine ai reati anzidetti:

la dettagliata ricostruzione dei fatti evidenziata nei verbali di arresto degli indagati e nella comunicazione notizia di reato della Guardia di Finanza, atti attestanti che l'equipaggio della M/N "Janet V" perfezionò il contrabbando dei tabacchi in concorso con l'equipaggio del motoscafo NIBBIO 6714, inseritosi nelle acque

territoriali dello Stato italiano (vgs. per il resto convalida dell'arresto)

- Considerato che ricorrono le esigenze cautelari prescritte dall'art. 274 c.p.p. ed in particolare:

Trattasi di soggetti che cooperano al perfezionamento di gravissimi delitti di contrabbando in danno dello Stato Italiano; alcuni di essi già condannati per il medesimo reato.

Vi è quindi l'esigenza di impedire il reiterarsi di analoghe condotte delittuose.

- Ritenuta la rilevanza delle innanzidette esigenze cautelari anche in relazione alla data del commesso reato in quanto:

trattasi di fatti gravi e recenti

- Rilevato che non sono stati forniti elementi a favore e/o che quelli forniti non appaiono rilevanti atteso che

sostanzialmente gli indagati non hanno potuto non ammettere i fatti, celando tuttavia l'identità dei corrieri inseriti in circuiti di criminali più rilevanti

- Ritenuto che non è ipotizzabile la concessione della sospensione condizionale della pena e che le predette esigenze non possono essere salvaguardate con misura cautelare diversa da quella carceraria in quanto

sia per la rilevanza di fatto, sia per la particolare condizione degli indagati.

Visti gli artt. 291 e segg. C.p.p.

P.T.M.

Applica agli indagati innanzi anagrafati la misura della custodia cautelare in carcere presso la Casa Circondariale di Taranto per ivi rimanere a disposizione del PM richiedente.

Dispone che il provvedimento sia notificato a mezzo dell'ufficio matricola della predetta Casa Circondariale e come tale ricevuto dal Direttore dell'Istituto ai sensi dei commi 1 bis/1 ter dell'art. 94 disp. Att. Al c.p.p.

Manda alla cancelleria:

- di trasmettere immediatamente la presente ordinanza al PM che ha richiesto la misura per l'esecuzione
- di depositarla, unitamente alla richiesta del pubblico ministero ed agli atti presentati con la stessa con contestuale avviso al difensore.
- di comunicarle al Servizio Informativo ai sensi dell'art. 97 disp. Att. Al c.p.p.

TARANTO 7-12-99

IL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

- Dr. Luciano La Marca -

Intervento del Dott. Salvatore Paracampo

-Presidente On. Aggiunto

della Corte Suprema di Cassazione-

Sono Presidente on. Aggiunto della Corte di Cassazione e Presidente della Commissione Tributaria Regionale della Puglia.

Sig. Presidente La prego cortesemente di consentirmi di rendere testimonianza diretta in merito all'operazione anticontrabbando della nave "CONQUEROR" cui ha fatto riferimento il Generale che ha relazionato in precedenza.

All'epoca io ero Sostituto Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Trani e come P.M. di turno ebbi l'onere di dirigere e coordinare le indagini relative alla predetta operazione, che, per ragioni di competenza territoriale, rientrava nella giurisdizione della Procura di Trani.

In tale occasione ebbi modo di conoscere ed apprezzare due bravi ufficiali del Corpo, il Cap. Giorgio Bianco ed il Cap. Ezio Guerrieri, che eseguirono con il personale dipendente la predetta operazione.

Ascrivo a loro merito e soprattutto alla loro professionalità ed intelligenza investigativa il fatto che, con i risultati delle loro indagini, mi fu possibile contestare ai numerosi imputati stranieri, arrestati in flagranza, il reato di associazione contrabbandiera poi esteso ad altri imputati, residenti nel nord barese ed alcuni di spicco internazionale, residenti a Genova ed a Gibilterra.

Nella prima udienza dibattimentale io fui invitato dal Procuratore Capo a sostenere l'accusa e rimasi alquanto stupito dalla presenza in aula di un giornalista del "Daily Mirror" e di un rappresentante dell'ambasciata inglese a Roma, ma questo mio stupore venne superato allorché costoro mi spiegarono che la loro presenza era da porsi in relazione al fatto che l'imputato principale, Jhon Castle, comandante della nave contrabbandiera "CONQUEROR", era il figlio del Presidente della Corte Suprema di Londra ed ovviamente questa situazione doveva essere portata a conoscenza dell'opinione pubblica inglese.

Il Tribunale condannò tutti gl'imputati a congrue pene, sia pure riducendo in parte per alcuni le mie richieste.

Gl'imputati detenuti e tra questi gli stranieri, rimasero in carcere. Tutti fecero appello, ma stranamente, prima del giudizio, l'imputato Jhon Castle rinunciò all'appello proposto rischiando di scontare in carcere una pena di diversi anni di reclusione. Un tale comportamento apparve inspiegabile e mi insospettì perché, in base alla legge vigente all'epoca, lo straniero, imputato di contrabbando, avrebbe potuto ottenere la libertà provvisoria solo depositando una cauzione, che nel caso di specie, tenuto conto dei diritti evasi, io avevo già fissato nella misura di due miliardi e cinquecentomila lire.

Anche questo fatto ebbe però una spiegazione.

Il Presidente della Repubblica Italiana, Saragat, dopo una visita ufficiale in Inghilterra, concesse la grazia a Jhon Castle e ciò fu

possibile solo con la rinuncia all'appello, che determinò il passaggio in giudicato della relativa sentenza.

Mi si consenta perciò di esternare la mia amarezza non solo per questa vicenda ma anche per altre situazioni.

La Guardia di Finanza compie continue operazioni anticontrabbando ma purtroppo i risultati di esse non vengono utilizzati dalle Agenzie delle Entrate per la tassazione dei proventi illeciti a carico dei contrabbandieri.

In un periodo di circa trentacinque anni di Presidenza di Commissioni Tributarie ho esaminato un solo caso di accertamento ai fini dell'IRPEF (peraltro fatto male) per tale tassazione.

Tutto ciò denota mancanza di coordinamento tra le varie istituzioni e scarsa attenzione verso un settore impositivo di notevole ampiezza.

Ma l'amarezza più forte mi deriva dal fatto che:- lo Stato da una parte dichiara di voler contrastare l'evasione in generale ed il contrabbando in particolare e dall'altra manifesta un grave lassismo concedendo, come ha fatto da ultimo, un indulto di tre anni per i reati tributari;- che il reato di contrabbando non è ostativo alla concessione del patrocinio legale per i non abbienti per cui il contrabbandiere, fingendosi nullatenente, o comunque titolare di reddito inferiore ad euro 9286,22 chiede ed ottiene anche tale beneficio a norma degli artt. 74 e segg. del D. Leg.vo 30.5.2002 n°113.

Vi ringrazio per la vostra paziente attenzione.

CONCLUSIONI

Gen. Luciano Luciani

Conclusioni

Il fenomeno del contrabbando in Italia è stato finora esaminato sotto diversi aspetti: giuridico, economico-finanziario o socio-culturale.

Il contrabbando sotto il profilo storico, invece, non è stato mai studiato in modo globale, in quanto pubblicazioni o convegni sull'argomento hanno sempre riguardato aspetti particolari, legati a limitati ambiti territoriali.

Come esplicitato nell'intervento introduttivo all'odierna giornata di studio, il ciclo di convegni sul contrabbando di cui quello che stiamo celebrando è il terzo, colmerà la lacuna.

I relatori che si sono succeduti oggi hanno tutti fornito un contributo di alto valore scientifico per consentire un'investigazione in chiave storica del fenomeno, la cui gravità non va sottovalutata perché il contrabbando è una pericolosa forma di evasione fiscale ma anche una fonte di alimentazione della criminalità oltre che palestra di educazione all'illegalità di parte dello strato più umile della popolazione.

Due sono gli aspetti che meritano un approfondimento.

Il primo è il tema dell'evasione fiscale. Fino alla metà del secolo XX la maggior parte delle entrate erariali derivava dalle imposte doganali, dalle imposte di fabbricazione e dai monopoli, tutte imposizioni la

evasione delle quali costituisce contrabbando. Il contrabbando quindi fino a 50 anni or sono provocava danni, per mancati introiti, pari a quelli che oggi derivano dall'evasione fiscale alle imposte dirette ed indirette e che ora tanto preoccupano Governo e opinione pubblica.

Attualmente la percezione sociale del contrabbando è di molto attenuata proprio perché il fenomeno non viene associato all'evasione.

Il secondo aspetto concerne il danno sociale del fenomeno.

Il contrabbando coinvolge vasta parte degli strati più umili della popolazione. I grandi guadagni sono appannaggio delle organizzazioni multinazionali e di pochi personaggi della microcriminalità locale: la gran massa della manovalanza necessaria per portare alla vendita al dettaglio la merce di illecita provenienza è reclutata nel sottoproletariato e percepisce proventi di poco superiore alle esigenze di sopravvivenza. E tuttavia tutte le persone coinvolte acquisiscono l'abitudine a vivere ed operare nell'illegalità e ciò diviene un problema sociale in quanto i soggetti anzidetti, ove per qualsivoglia motivo il contrabbando venga a cessare, si possono trasferire nei ranghi della piccola criminalità comune.

Le relazioni della I sessione hanno fornito un quadro molto interessante sulla funzione geostrategica dell'Adriatico e del Canale d'Otranto nel XX secolo.

Di particolare interesse la relazione del prof. Gabriele che ha illustrato con la consueta efficacia e brillantezza le vicende storiche dal bacino e

che, a ben vedere, sono all'origine degli eventi oggetto del presente convegno.

La costa orientale dell'Adriatico, da sempre è afflitta da instabilità politica che si esprime in regimi che non sono in grado di tenere sotto controllo il territorio, sul quale spesso prosperano organizzazioni criminali in grado di gestire indisturbati illeciti traffici.

Tra di essi il contrabbando è l'attività meno rischiosa e di più alto rendimento economico specie se le merci trasportate sono gravate nel paese di destinazione da imposte molto elevate.

L'instabilità politica della costa orientale, endemica lungo tutti i due secoli precedenti, raggiunse l'acme nella ultima decade del novecento, come ci è stato magistralmente descritto dall'Ammiraglio Ramoino nel suo esauriente intervento.

Il relatore ha tra l'altro incentrato la sua relazione sulla tesi, che peraltro ha avuto sempre pratica dimostrazione, che la potenza che riesce a controllare entrambe le sponde del Canale d'Otranto è in condizioni di esercitare il pieno controllo anche della via d'acqua e dell'intero Adriatico. E ciò si è avverato anche nei riguardi del contrabbando e degli illeciti traffici che avevano il loro terminale sulla costa pugliese: non appena il Governo italiano tramite una missione della Guardia di finanza basata con uomini e mezzi navali a Valona, in Albania, è riuscito a convincere il Governo dello Stato dirimpettaio a collaborare alla neutralizzazione delle organizzazioni di quel Paese, il

contrabbando nella provincia di Bari, Brindisi, Lecce e Foggia, almeno nelle sue forme più violente, è stato stroncato.

Le fondamentali relazioni del gen. Bosco e del gen. Lisi hanno infatti chiarito, con ricchezza di particolari come si è giunti a questo risultato, che in effetti ha chiuso, sperabilmente in modo definitivo, il capitolo del contrabbando cosiddetto extraispettivo di tabacchi, che ha visto per oltre due secoli e con alterni risultati, la Guardia di finanza combattere contro agguerrite organizzazioni di trafficanti.

Ai fermenti politici ed economici della sponda opposta ha fatto da contraltare, negli anni ottanta e novanta del novecento, la esplosiva situazione economico-sociale delle aree urbanizzate di Bari e Brindisi e rispettivi interland, causata dalla crisi economica conseguente al fallimento degli interventi statali di industrializzazione forzata della seconda metà del secolo XX.

La relazione del prof. Longobardi è stata istruttiva al riguardo. Il docente dell'Università di Bari ha brillantemente illustrato le interrelazioni tra ambiente sociale ed economico e criminalità organizzata, ma ha anche introdotto uno spunto di riflessione sui rapporti tra disoccupazione e consistenza numerica della criminalità organizzata. Ancor oggi alcuni ritengono un assioma che l'aumento degli indici di disoccupazione in un'area geografica determinino automaticamente aumenti della criminalità nella stessa area. Invece l'anzidetto docente giustamente afferma che le ragioni dello sviluppo e poi del rapido declino del contrabbando in Puglia vanno ricercate

all'esterno del sistema regionale: più che all'economia locale, dipendono dall'economia globale. Nel contrabbando in Puglia degli anni ottanta e novanta del secolo scorso si rifletterono le principali caratteristiche del rapporto tra criminalità e globalizzazione.

Lo sviluppo e la crisi della grandi organizzazioni criminali non è in diretta relazione dell'espansione od alla regressione dell'economia di una determinata area, ma, forse, all'educazione alla legalità, che induca sempre maggiori strati della popolazione della zona in deficit di sviluppo a cercare il progresso economico nelle attività lecite anziché in quelle illecite, quali ad esempio il contrabbando.

La stessa educazione alla legalità porta contemporaneamente anche gli altri soggetti che subiscono la pressione della criminalità, quali ad esempio gli imprenditori sottoposti al racket delle estorsioni, oppure traggono vantaggio dalle attività illecite, ad esempio gli acquirenti di sigarette di contrabbando, a resistere alle pressioni oppure a rinunciare a modesti risparmi di spesa.

Il tema specifico del contrabbando in Adriatico è stato trattato dal gen. Finizio che, utilizzando uno studio del gen. Aldo Fossati, ha ripercorso la cronaca del fenomeno nell'ultimo secolo, caratterizzata dalla lotta della Guardia di finanza contro le organizzazioni contrabbandiere che ideavano continuamente nuove strategie per rendere inefficace l'azione di contrasto, strategie che richiedevano sempre nuovi aggiornamenti da parte del Corpo, sia sul piano dell'attività di intelligence, sia per le investigazioni e soprattutto per il

contrasto a mare che conseguentemente ha comportato sempre ulteriori miglioramenti nelle qualità nautiche e nella velocità dei mezzi navali della Guardia di finanza.

Mentre negli anni trenta del novecento gli inseguimenti delle unità contrabbandiere avevano luogo a velocità di 15-20 nodi, alla fine degli anni novanta si era passati alle incredibili velocità di 60-65v nodi.

Comunque, la soluzione del problema non poteva essere demandata alla sola repressione di polizia: occorrevano anche interventi politici volti da un lato a bloccare, all'estero, le fonti del contrabbando e, dall'altro, a restaurare in Puglia la piena autorità dello Stato in modo da rendere chiaro a tutti, sia malavitosi sia loro fiancheggiatori, che nessuna forma di illegalità sarebbe stata tollerata.

La relazione del gen. Bosco è stata incentrata proprio su questo tema ed ha illustrato esaurientemente la situazione degli illeciti traffici in Puglia alla fine del secolo XX e la preparazione e la condotta dell'operazione "Primavera" che ha restaurato la legalità ed ha stroncato le organizzazioni criminali che prosperavano sul contrabbando.

La quinta relazione della mattinata ha visto il magistrale intervento del gen. Meccariello che ha puntualizzato come il fenomeno contrabbandiero in Adriatico nel secolo scorso non andava sottovalutato considerandolo un banale contrasto a bande che in fin dei conti se da un lato procuravano modesti danni erariali allo Stato, dall'altro svolgevano una positiva opera di ammortizzatore sociale.

In effetti, il fenomeno del contrabbando, ovunque, ma in particolar modo nel Canale d'Otranto, presenta aspetti pericolosi per la sicurezza dello Stato in quanto le organizzazioni che si dedicano principalmente, ma non esclusivamente all'illecito traffico via mare, sono delle vere e proprie holding multinazionali che dispongono di complesse organizzazioni e sofisticati mezzi di trasporto in grado di trasferire clandestinamente in qualsiasi Paese con esteso affaccio sul mare merci soggette a imposte doganali o sottoposte a privative fiscali, stupefacenti, armi oppure terroristi, criminali inseguiti da mandati di cattura internazionali e migranti senza permesso di ingresso.

Gli interventi del pomeriggio, moderati dal gen. Alvino, sono stati dedicati alle testimonianze di ufficiali della Guardia di finanza che a vario titolo, hanno avuto responsabilità di comando nell'attività di contrasto del contrabbando nella seconda metà del secolo scorso.

Il testo del gen. Giuseppe Di Gaetano è stato letto dal Cap. Renata Di Fazio in quanto l'alto ufficiale non ha potuto raggiungere Bari per improvvisa indisposizione.

Il gen. Di Gaetano, una delle menti più lucide del Corpo della seconda metà del novecento, capofila, assieme ad altri ufficiali del Comando Generale, nell'elaborazione della riforma ordinativa della Guardia di finanza del 1959, ha descritto le fasi dell'esperimento, condotto negli anni sessanta, relativo all'attività dei gruppi costieri, di cui uno, poi da lui comandato, fu ubicato a S. Benedetto del Tronto per il controllo del medio Adriatico. Peraltro l'esperimento non ebbe buon esito, e

quindi l'innovazione fu lasciata cadere, non perché non fosse efficace, ma perché il costo delle strutture era risultato eccessivo in relazione ai modestissimi stanziamenti di bilancio di quegli anni.

Il successivo appassionato intervento del gen. Bianco ha reso efficacemente il clima tumultuoso che caratterizzava la lotta al contrabbando in Puglia e l'impegno personale sovrumano che era richiesto al personale della legione di Bari, impegnata nell'area cruciale degli illeciti traffici, ad iniziare dai semplici finanziari per giungere fino al Colonnello Comandante.

Il gen. Lisi, dopo una panoramica delle missioni all'estero svolte dalla Guardia di finanza negli ultimi venti anni, ha illustrato le difficoltà con le quali si è confrontata la missione interforze di polizia a Durazzo e Valona, della quale egli era il responsabile per il Corpo, e con quale delicata opera diplomatica si è riusciti ad ottenere la collaborazione delle Autorità albanesi per impedire la partenza dalla sponda orientale del Canale d'Otranto dei veloci natanti che trasportavano verso le coste italiane merci di contrabbando, droghe e migranti clandestini.

Il gen. Mistretta ha concluso la serie degli interventi spiegando come la Guardia di finanza sia riuscita a sterilizzare l'ultima fonte di rifornimento di tabacchi per i motoscafi contrabbandieri, dopo che il Canale d'Otranto e l'Adriatico meridionale erano divenuti impraticabili per i trafficanti.

Le organizzazioni contrabbandiere alla fine del secolo scorso, si erano ridotte a utilizzare navi deposito di tabacchi, cosiddette "navi madri",

che stazionavano nello Ionio settentrionale, a ridosso delle acque territoriali greche e albanesi, con la sicurezza di aver tutto il tempo di rifugiarsi nelle acque territoriali degli Stati dirimpettai nel caso un motoscafo contrabbandiero da loro rifornito fosse stato catturato nelle acque italiane, evento che avrebbe realizzato la fattispecie della “presenza costruttiva” e di conseguenza l’esercizio del “diritto di inseguimento” da parte della Guardia di finanza.

Nel caso della “nave madre” Janet IV, invece l’autorità giudiziaria ha ritenuto di ordinare il sequestro della nave stessa sulla base delle prove, fornite dai reparti aeronavali del Corpo, del solo ingresso nella zona di vigilanza doganale del natante contrabbandiero, poi uscito e non più potuto raggiungere dalle unità inseguatrici.

Tuttavia il motoscafo contrabbandiero era stato fotografato e monitorato dagli aerei da ricognizione e ciò era bastato all’autorità giudiziaria per ordinare la cattura della Janet IV, poi prontamente avvenuta.

E’ possibile concludere il convegno constatando che gli obiettivi che la giornata di studi si prefissava e che sono stati espressi nell’intervento introduttivo, sono stati raggiunti.

Mi sia consentito infine di rinnovare il ringraziamento al Comandante della Legione allievi ed ai suoi collaboratori che si sono prodigati al di là di ogni possibilità per consentire lo svolgimento della odierna giornata di studi.

La parte più consistente dell'uditorio presente in questa sala è costituita da allievi della Scuola che stanno per ultimare il corso di istruzione ed a breve raggiungeranno i reparti operativi.

A tutti loro formulo i più sinceri auguri di trarre dalla carriera nella Guardia di finanza che stanno per intraprendere tutte le soddisfazioni che essi meritano.

APPENDICE

Magg. Giuliano Oliva

Il contrabbando in Adriatico

***(Tratto dalla Rivista della Guardia di Finanza, anno XII
n.4, luglio-agosto 1963, pag.445)***

Da diciotto anni ormai l'Adriatico è diventato il teatro delle gesta di pericolosi contrabbandieri e le sue acque hanno visto in questo periodo centinaia di navigli dediti al contrabbando, inseguimenti, abbordaggi, incendi, affondamenti ed atti di pirateria.

Sembra quasi di essere ritornati al tempo in cui gli Illiri prima, i Dalmati poi, e i cittadini della libera Repubblica di Ragusa sino a tutto il secolo XVIII, si dedicavano alla corsa e al contrabbando.

Il fenomeno, in questo dopoguerra, sia pure attraverso fasi di maggiore o minore intensità, non accenna a scomparire, anche se oggi è certamente ridotto a proporzioni inferiori a quelle degli anni d'oro che vanno dal 1949 al 1958.

Prima dell'ultima guerra esisteva già il problema del contrabbando in Adriatico, ma in proporzioni assai ridotte. Si trattava più che altro di infiltrazione clandestina di tabacchi, liquori e tappeti effettuata seguendo le normali linee di navigazione.

Nell'immediato dopoguerra iniziava in tutta Italia il contrabbando dei tabacchi e dei generi di provenienza alleata.

Successivamente con il restringersi dell'area controllata dagli anglo-americi alla zona di Trieste, questa diveniva centro di traffici illeciti che poco a poco si ramificavano nel Veneto e nell'Alto-Adriatico, per poi scendere sempre più a sud.

Una serie di denunce presentate in quel periodo dalla Guardia di Finanza di Trieste, Udine, Venezia, Roma e Milano e dalla Polizia Alleata di Trieste, rivelava con chiarezza la gravità del fenomeno contrabbandiero che aveva origini soprattutto nella Zona B del Territorio Libero.

La popolazione di Trieste dal canto suo, con le industrie distrutte e i traffici quasi fermi, reagiva anche in tal modo alla paralisi economica.

Il contrabbando non interessava soltanto il tabacco estero, ma anche e in larga misura le cartine per sigarette, provenienti da una fabbrica di Fiume, le pietrine e gli accendisigari provenienti dall'Austria, e gli stupefacenti (oppio, morfina ed eroina) provenienti dalle coltivazioni di papavero e da laboratori della Macedonia.

Al traffico illecito verso l'Italia si accompagnavano, quasi come contropartita almeno nei primi anni del dopoguerra, esportazioni clandestine di grano e di farina verso la Jugoslavia.

I grossi carichi di tabacchi, giunti nel territorio delle province di Gorizia, Udine, Treviso, Venezia, venivano smistati verso i più lontani centri di smercio di Milano, Firenze e Roma con grossi autocarri che trasportavano visibilmente merci regolari.

Il progressivo aumento del volume dei traffici illegali portava, come immediata conseguenza, un corrispondente potenziamento dei mezzi di trasporto per via terra ai quali, in un secondo tempo, si aggiungevano quelli via mare prima dalla zona B alla zona A e poi a Monfalcone, Grado e dalla laguna veneta.

Ad intensificare, inoltre, il contrabbando via mare a mezzo delle imbarcazioni da pesca concorrevano altri fattori come la possibilità di lauti guadagni in breve tempo, la progressiva scomparsa del pesce lungo le nostre coste e conseguente spostamento dei natanti lungo le più pescose coste delle isole dalmate.

Inizialmente si effettuavano uno o due carichi al mese e, nonostante qualche perdita, l'attività veniva rapidamente incrementata.

Normalmente le operazioni di trasporto si svolgevano secondo un piano ben studiato: all'arrivo dei natanti, dopo apposite segnalazioni ottiche preventivamente stabilite e fatte dai contrabbandieri a terra per assicurare la via libera, imbarcazioni a remi e a motore si portavano sottobordo ai motopescherecci e trasbordavano il carico in pochi minuti allontanandosi quindi verso località diverse della laguna e del delta del Po.

Per questa seconda parte dell'operazione venivano, e vengono tuttora impiegate, imbarcazioni leggere a chiglia piatta che consentono la navigazione in canali poco profondi.

L'attività illecita, iniziata, peraltro, su piccola scala e quasi in forma artigianale, si spostò rapidamente sul piano del contrabbando

d'impresa ed alcune organizzazioni contrabbandiere che si basavano, almeno in parte, su ristretti quadri familiari, cominciarono ad acquistare sempre maggiore importanza.

Quattro grandi famiglie dominarono in quel tempo il campo del contrabbando nell'alto e medio Adriatico: esse avevano come sede principale Trieste, Gorizia, Venezia e Padova. Ben presto a queste si unirono o si collegarono altre numerose squadre contrabbandiere.

L'azione della Guardia di Finanza, sebbene contenuta per limitatezza di mezzi, riusciva a mettere in crisi le organizzazioni e ad inferire loro colpi talvolta mortali. Ad esempio l'organizzazione di Padova fu tra le prime ad essere dispersa dall'attività repressiva della Guardia di Finanza. Infatti, nel 1950, in seguito ad una rapina compiuta a Roma da alcuni delinquenti comuni che si spacciavano per finanzieri, a danno di elementi triestini e veneti, la polizia tributaria della Capitale scopriva l'esistenza di un rilevante traffico di tabacchi da Padova a Roma.

Numerose partite di merci giungevano a mezzo di regolari agenzie di spedizioni in grandi casse di legno che, secondo le dichiarazioni delle parti interessate, avrebbero dovuto contenere filati. A Padova fu scoperto un grosso magazzino appositamente attrezzato e si accertò che veniva rifornito via terra con autocarri che trasportavano frutta e verdura da Trieste, e via mare con un piccolo motopeschereccio che sbarcava lungo i canali della zona di Grado.

In un secondo momento il capo dell'organizzazione riusciva a riprendere la propria illecita attività tra Pescara e il Gargano operando con un grosso motopeschereccio all'uopo acquistato.

È da rilevare che i primi natanti contrabbandieri che operarono sulle coste del medio Adriatico furono chioggiotti, ben presto seguiti da motopescherecci di Ancona, Civitanova e San Benedetto.

Le squadre anconetane, peraltro, dovevano appoggiarsi, almeno per i primi anni, alle più forti organizzazioni triestine e veneziane. E fu proprio operando contro queste che, nell'aprile 1949, la Guardia di Finanza di Ancona effettuava il primo importante sequestro del dopoguerra per oltre due tonnellate di tabacchi esteri provenienti da sbarco.

Intanto, grazie allo sviluppo del contrabbando via mare, specie verso le coste venete e l'impiego sempre crescente di natanti chioggiotti, si era affermata nella laguna veneta una nuova grossa organizzazione contrabbandiera che doveva proseguire la sua illecita attività sino al 1953 estendendo progressivamente la propria sfera di influenza sino ad incorporare quasi tutte le squadre della laguna ed a rifornire quelle che si erano costituite nella zona di Rimini ed Ancona.

Tra il 1950 e il 1951 unità navali del Corpo iniziavano la sorveglianza quasi permanente dei canali d'accesso alla laguna veneta. A questa attività di contrasto, i contrabbandieri reagivano, escogitando sempre nuovi sistemi per superare la sorveglianza.

Infatti, spesso i natanti evitavano le imboccature dei porti sbarcando nei punti più stretti di Pellestrina e del Lido e trasbordando le merci su imbarcazioni più piccole e, nelle notti di nebbia o senza luna, alcuni motopescherecci tentavano e sovente riuscivano a superare i punti sorvegliati procedendo a motore spento, usando la vela o i remi, oppure confondendosi con altre imbarcazioni che rientravano dalla pesca.

La situazione era destinata, col raggiungimento di un certo equilibrio tra offesa e difesa, ad evolversi: l'attività di contrasto esercitata sul mare portava inevitabilmente allo spostamento di almeno una parte degli sbarchi verso zone più sicure a sud, specie sul delta del Po e le valli di Comacchio ed alla creazione di nuove organizzazioni contrabbandiere più dinamiche e modernamente attrezzate.

L'attività contemporanea di più bande, d'altro canto, determinava una reciproca serrata concorrenza con danneggiamenti notevoli : si ebbero così appropriazioni e veri e propri atti di violenza a danno di membri delle organizzazioni medesime.

Ciò doveva portare, a lungo andare, alla loro distruzione.

Le indagini svolte dalla Guardia di Finanza di Venezia si concludevano nel 1953 con la incriminazione di un centinaio di componenti le organizzazioni e le squadre operanti in quell' area. L'inchiesta giudiziaria terminava nel 1954 con 94 condanne a gravi pene.

Mentre si verificavano tali avvenimenti, nel 1950 veniva effettuato un tentativo di contrabbando in grande stile e basato su una formula nuova, consistente nell'impiego di una imbarcazione straniera con base in altri porti del Mediterraneo.

Si trattava di un tentativo, attuato da una squadra genovese di concerto con squadre dell'alto-Adriatico, per provare la convenienza dell'impiego di un mezzo che potesse sfuggire alla caccia che il naviglio del Corpo dava ai natanti contrabbandieri.

Veniva usato, allo scopo, il natante «Scandia» che, già con base a Tangeri, aveva esercitato notevole attività contrabbandiera sulla costa azzurra e nel mar Ligure.

Il tentativo si concludeva con un clamoroso insuccesso, il 30 novembre del 1950, con il sequestro nelle acque di Volano (Comacchio) dello «Scandia» e di 3.000 kg. di sigarette, dei motopescherecci «Roma» e «Cosa t'importa», oltre numerosi automezzi e con la denuncia di 43 contrabbandieri italiani e stranieri tutti condannati.

Tuttavia, il sistema di impiegare in Adriatico natanti provenienti dall'estero e con base in porti stranieri doveva essere più volte attuato negli anni successivi.

I contatti tra bande contrabbandiere tangerine e squadre operanti in Adriatico venivano infatti anche provati nel 1955, al termine di un complesso servizio centralizzato svolto dal Nucleo di Polizia Tributaria di Roma, nei confronti di una pericolosa organizzazione che

aveva operato tra il 1952 e il 1954, ricavando oltre un miliardo e mezzo di lire dalla vendita dei tabacchi esteri sbarcati sulle coste italiane.

Così, con alterne vicende, dopo la quasi totale distruzione delle diverse organizzazioni contrabbandiere il campo, che risultava sgombero di molti operatori degli anni precedenti, veniva occupato da nuove squadre meglio organizzate e con obiettivi più ambiziosi.

I rifornimenti dei tabacchi, infatti, si accentrarono nelle mani di due grosse organizzazioni aventi centro a Gorizia e Trieste, le quali mantenevano diretti contatti con organi stranieri che assicuravano il continuo flusso dei tabacchi.

Tra le due organizzazioni, com'era naturale prevedere, si era attivata una concorrenza sempre più intensa sino a quando, quella che godeva evidentemente degli appoggi più forti all'estero riusciva ad eliminare temporaneamente il capo della organizzazione avversaria.

Quest'ultimo, nel luglio del 1954, al passaggio tra la zona B e la zona A di Trieste, veniva fermato, a bordo di una macchina, dalle guardie di frontiera jugoslave per detenzione illegale di due chilogrammi di eroina.

Il trafficante veniva condannato a 18 mesi di reclusione e scompariva, pertanto, almeno per qualche tempo, dalla scena.

La sua organizzazione però non si scioglieva e pur limitando l'attività, sopravviveva in attesa della liberazione del capo.

D'altra parte l'organizzazione che era rimasta padrona incontrastata del mercato, l'anno dopo, vedeva compromessa la propria sicurezza da una serie di accertamenti bancari, effettuati dalla Guardia di Finanza, che permettevano di scoprire un giro d'affari di parecchie centinaia di milioni, in buona parte poi finiti nelle mani di un agente di cambio slavo incaricato di trasferire la valuta all'estero.

La lotta, sempre più serrata tra la legge e i contrabbandieri, costringeva questi ultimi ad impiegare mezzi sempre più moderni.

Nel 1955, alcune organizzazioni, al fine di migliorare i collegamenti tra i natanti in mare e le squadre a terra, incominciavano ad impiegare apparati radiotelefonici portatili che, a scopo di sicurezza, avevano una portata non superiore ai 10-15 chilometri.

Nel marzo, infatti, nei pressi di Vasto, veniva sorpresa una squadra subito dopo lo sbarco nella fuga i contrabbandieri abbandonavano un carico di 100 casse di sigarette e due apparati radiotelefonici di fabbricazione italiana.

Pochi mesi dopo, altri cinque apparati dello stesso tipo venivano sequestrati ad una squadra composta da elementi romani e triestini che avevano operato a lungo sulle coste del medio e basso Adriatico.

Le due organizzazioni contrabbandiere operanti in Adriatico si rendevano ormai conto che la lotta a base di atti ostili e di rappresaglie non poteva proseguire ulteriormente se non con la reciproca rovina.

Gli stessi fornitori esteri, d'altra parte, erano interessati a che si giungesse ad un accordo.

Pertanto in Trieste avvenne un incontro tra i principali esponenti le due organizzazioni e, si addivenne, non senza qualche fatica, ad un «modus vivendi» per poter proseguire l'illecita attività senza danneggiarsi ulteriormente.

La diffidenza fra le due organizzazioni era tale che gli esponenti di una di esse ritennero di doversi garantire da eventuali sorprese provvedendo a registrare, nascostamente, tutte le conversazioni.

Questo documento originalissimo, unico forse nella storia del contrabbando, veniva sequestrato dalla Guardia di Finanza qualche tempo dopo.

Raggiunto l'accordo tra le due organizzazioni, il contrabbando tornava a fiorire in Adriatico.

Ogni organizzazione si avvaleva di alcuni fiduciari che battevano le principali piazze del contrabbando, prendendo contatti con le varie squadre locali, stabilendo i prezzi, incassando gli anticipi o il controvalore dei tabacchi venduti.

Allorché una squadra poteva disporre di un idoneo mezzo di trasporto via mare, si rivolgeva al fiduciario al quale passava l'ordinazione, concordando il prezzo e pagando la merce.

Il fiduciario a sua volta consegnava al capo della squadra un biglietto di banca da 500 o 1000 lire tagliato a metà.

La banconota, con il suo numero di serie, costituiva il buono per il ritiro della merce in determinato porto estero.

Il possesso del buono dava all'acquirente la certezza che, all'arrivo del peschereccio nel porto straniero e dietro esibizione della mezza banconota, si sarebbe potuto ritirare il carico senza altre formalità. La maggior parte di queste transazioni avevano la loro conclusione presso porti iugoslavi.

Nel frattempo il fiduciario comunicava telefonicamente al centro dell'organizzazione il numero delle casse vendute, la qualità richiesta e il numero di serie del biglietto di banca.

Un'indagine a carattere nazionale svolta nel 1957 consentiva di smascherare tutti i principali organizzatori e numerosi componenti delle squadre clienti.

Dalla contabilità sequestrata ad una delle due organizzazioni rifornitrici si rilevava chiaramente che nel periodo di soli due mesi, tra la fine del 1956 e i primi giorni del 1957, erano state portate a termine quarantanove operazioni di contrabbando per un totale di 35.000 chilogrammi di tabacchi esteri.

Il giro d'affari per rifornimenti effettuati dalle due organizzazioni negli ultimi due anni superava i quattro miliardi di lire.

Nel 1956 si verificava un nuovo tentativo di impiego di un mezzo veloce tangerino in Adriatico. Una squadra genovese, infatti, trasferiva nel basso Adriatico la lancia rapida «Lady Alanda» di 30 tonnellate. Anche questo natante, per la scarsa conoscenza della costa da parte del suo equipaggio composto da genovesi e stranieri, veniva sequestrato.

Infatti, la notte del 31 agosto 1956, il «Lady Alanda» si arenava in località «Punta Penne» di Brindisi con un carico di 2.839 chilogrammi di sigarette estere.

L'equipaggio si salvava con la fuga.

Nel 1957, tutte le principali organizzazioni e squadre operanti in Adriatico subivano diverse perdite di mezzi e merce; conseguentemente il contrabbando in tale zona accusava, per un certo periodo di tempo, una notevole flessione.

Contemporaneamente, sia perché allarmati dalle indagini in corso, sia perché pronti ad approfittare della confusione, alcuni fiduciari si appropriavano di ingenti somme in danno delle principali organizzazioni.

Così, mentre alcune di esse si dissolvevano o rallentavano la propria attività, alcuni elementi contrabbandieri ritenevano opportuno cambiare campo d'azione dedicandosi a traffici illeciti via terra, sia a mezzo ferrovia, sia a mezzo autotrasporti TIR.

Per le squadre ancora operanti in Adriatico veniva anche cambiato il sistema di pagamento della merce e, almeno per un certo periodo di tempo, non venivano più impiegati dei fiduciari per l'incasso ma i pagamenti avvenivano direttamente all'estero immediatamente prima del ritiro della merce.

Superato il periodo critico, tra il 1958 e il 1959, si costituivano nuove squadre e gli elementi di quelle disciolte si riorganizzavano, in parte, in nuove compagini.

A rimpiazzare gli elementi ormai scomparsi o in prigione affluivano dal nord, specie dalle province di Como e di Varese, elementi contrabbandieri che si erano fino allora dedicati al contrabbando lungo il confine svizzero.

Per sfuggire alla caccia intensa, diversi pescherecci si attrezzavano al trasporto occulto di tabacchi con nascondigli predisposti, doppi fondi e falsi serbatoi di carburante.

Inoltre, prevalentemente per iniziativa dei contrabbandieri comaschi e varesotti, cominciarono ad operare sulle coste venete e romagnole veloci motoscafi molti dei quali provenienti dai laghi di confine.

La tecnica degli sbarchi subiva anch'essa delle varianti, in conseguenza dell'impiego dei nuovi mezzi di trasporto e dei nuovi accorgimenti adottati.

I motopescherecci, muniti di nascondigli, giungevano a sbarcare nelle prossimità dei porti - se non addirittura nell'interno dei porti canali - usando anche largamente il sistema di gettare in mare i tabacchi racchiusi in sacchi di gomma e di nylon.

Altri, invece, lavoravano a coppie: il peschereccio più veloce si recava all'estero - normalmente in Jugoslavia - a caricare e trasbordava poi su quello meno rapido che era uscito dal porto in orario diverso, in modo che la molteplicità delle azioni e degli interventi disorientasse la vigilanza ed allontanasse i sospetti.

Nel 1959 veniva anche tentata, per la prima volta, la vendita di nuovi tipi di tabacchi. Si organizzarono, infatti, alcuni trasporti in grande

stile di sigarette bulgare spedite via terra in Jugoslavia e in Albania e quindi imbarcate su motopescherecci italiani.

Tuttavia, nonostante i bassi prezzi praticati, il mercato non reagiva positivamente e per di più la squadra subiva un colpo gravissimo con la cattura in mare, al largo di Pesaro, di due grossi motopescherecci intenti ad una operazione di trasbordo di ben 430 casse di sigarette.

Negli anni 1958, 1959, 1960 venivano sequestrati dalla Guardia di Finanza diversi motopescherecci attrezzati con particolari nascondigli ed alcuni motoscafi.

L'impiego dei motoscafi prendeva sempre più piede grazie alle possibilità di veloci spostamenti offerti da questo particolare tipo di imbarcazione, alla breve distanza da percorrere tra le due opposte sponde dell'Adriatico ed alla novità del sistema.

I vantaggi nell'impiego di tale tipo di natante possono riassumersi in breve :

- notevole velocità del mezzo;
- esigenza di un limitato equipaggio, normalmente costituito da uno o due uomini soltanto;
- possibilità di attraversare l'Adriatico nei due sensi, nel corso di una mezza giornata, con partenza nel pomeriggio e con rientro alla base nelle prime ore della notte;
- necessità a terra di una ristretta squadra per lo sbarco, dato il minor quantitativo di merce trasportato;

- possibilità di ripetere, per due o tre notti di seguito, operazioni di sbarco con lo stesso natante;
- possibilità di sbarco diretto sulla costa senza necessità di altre imbarcazioni su cui effettuare trasbordi;
- possibilità di azione sui bassi fondali, alle foci dei fiumi, nei canali e nelle lagune;
- possibilità di mimetizzare il mezzo tra gli altri similari impiegati nel sempre crescente turismo nautico.

Sempre nel 1959 si costituiva in Adriatico una nuova organizzazione in grado d'impiegare, oltre ad alcuni motoscafi, un mezzo veloce tangerino che già per anni aveva esercitato il contrabbando lungo le coste tirreniche, francesi e spagnole.

Il trasferimento dei natanti in Adriatico rendeva molto delicata e sensibile la situazione nella quale veniva a trovarsi l'apparato di vigilanza in quanto le imbarcazioni muovevano dalle acque jugoslave per effettuare rapidi ed improvvise puntate notturne sulle coste italiane e per rifugiarsi subito dopo nelle acque territoriali jugoslave.

Avvalendosi di questa privilegiata situazione, l'organizzazione estendeva ben presto la propria attività dalle coste romagnole a quelle pugliesi e quindi al litorale jonico sino alla estrema punta della Calabria.

Nonostante i sequestri operati a terra, l'organizzazione riusciva a non perdere alcuna unità della sua flottiglia.

Soltanto una volta, il natante veloce «Antonia Maria», sorpreso nelle acque calabresi da unità del Corpo, pur costretto a liberarsi di tutto il carico, riusciva a sottrarsi ad un lungo e persistente inseguimento.

Intanto, sulla scia di quelle più potenti, altre squadre minori dell'alto e basso Adriatico avevano adottato il sistema di trasferire stabilmente nei porti jugoslavi i loro veloci motoscafi.

Malgrado gli innegabili successi dei contrabbandieri, è il caso di sottolineare che l'impiego frequente dei motoscafi ha ugualmente causato loro perdite rilevanti. Ciò non soltanto per i sequestri a terra o sul mare operati dalla Guardia di Finanza, ma anche per i frequenti incidenti e sinistri capitati ai natanti che venivano sottoposti a prolungati sforzi e ad una navigazione piuttosto pericolosa.

Tanto per citare alcuni casi, un motoscafo è andato perduto al largo di Rimini in seguito ad incendio, un altro è affondato urtando degli scogli nei pressi di Lussino, mentre alcuni sono rimasti per giorni in mare per avaria o per mancanza di carburante e pertanto costretti a disfarsi del carico per essere salvati da navi di passaggio. A tali perdite si aggiunga quella di un motoscafo che sarebbe saltato in aria nei pressi di Lissa.

Questi cenni, sebbene a grandi linee, oltre che a tracciare sommariamente la storia del contrabbando in Adriatico, consentono di lumeggiarne l'evoluzione sia per quanto riguarda i sistemi sia per i mezzi impiegati.

Attualmente la situazione, per quanto meno grave che nel passato, presenta gli stessi caratteri di pericolosità. I mezzi di trasporto impiegati sono ancora degli stessi tipi di cui si è fatto cenno.

I motopescherecci di grossa e media portata sono impiegati, pure se in percentuale minore che nel passato, sia singolarmente sia in coppia, per trasportare carichi varianti dalle 50 alle 100 casse, mentre i motopescherecci più piccoli vengono adibiti al trasporto di piccole partite di 15-30 casse.

Poiché i motopescherecci hanno bisogno di almeno 24 ore di tempo per effettuare il carico di tabacchi, allorché si assentano per due o tre giorni per approdare poi in porti diversi dalla base, sono i più difficili a controllarsi.

I motoscafi, che vengono principalmente impiegati in primavera e nel periodo estivo, hanno normalmente una lunghezza dai 6 agli 8 metri, con motori da 175 a 280 HP.

La loro velocità è generalmente superiore alle 25 miglia orarie a pieno carico, con punte sino a 35-40 miglia, sicché il viaggio di andata e ritorno può essere agevolmente compiuto nel giro di 6-8 ore.

Questi natanti, pertanto, hanno il grande vantaggio di poter navigare esclusivamente di notte e sfuggire quindi alla osservazione aerea. Inoltre, essendo molto bassi sul pelo dell'acqua, generalmente vengono rilevati dal radar solo a poche miglia di distanza. Il loro carico varia dalle 15 alle 40 casse.

Le rotte usate dai natanti impiegati nel contrabbando di regola sono le più brevi tra le opposte sponde dell'Adriatico e vengono calcolate, in genere, facendo il punto sui fari ubicati sulle coste italiane in quanto, a causa della navigazione notturna, è indispensabile poter identificare con sicurezza la costa, per individuare esattamente la località dello sbarco.

In pratica le rotte più battute sono quelle dirette verso i fari principali di Rimini, Pesaro, Ancona, ecc., che sono riconoscibili ad una distanza di 10-15 miglia dalla costa.

In caso di cattivo tempo, i motopescherecci si regolano a seconda del loro tonnellaggio e della distanza dalla costa.

I più grossi cercano di rimanere alla cappa, mentre i più piccoli sono generalmente costretti a rifugiarsi nei porti più vicini e in casi di mareggiate e tempesta a gettare a mare il carico, per ragioni di sicurezza.

In simili circostanze, è opportuno intensificare la vigilanza nei porti, eseguendo eventuali visite a bordo dei natanti locali più sospetti e di quelli di stanza in altri porti che abbiano preso terra a causa del cattivo tempo.

I motoscafi da parte loro, qualora vengano sorpresi dal cattivo tempo, non hanno altra scelta che quella di gettare in mare il carico e cercare di rifugiarsi nel porto più vicino.

Il sistema di sbarco classico è quello usato dalle squadre che impiegano motopescherecci.

Nei giorni precedenti l'operazione viene ricercato il punto della costa più idoneo, sia prendendo contatti con elementi locali fidati (contadini di masserie isolate lungo le coste, proprietari di fondi, pescatori, ecc.) con i quali si perfezionano accordi, sia scegliendo una località della costa facilmente rilevabile dal mare (promontorio, foce di un fiume, faro, alture retrostanti).

Anche la spiaggia di sbarco deve presentare delle caratteristiche precise:

- nell'immediata prossimità non debbono esservi scogli a fior d'acqua;
- non deve, in genere, essere accessibile ad automezzi, ma deve essere vicina ad un punto accessibile agli automezzi da carico. Si possono così evitare sorprese da parte di pattuglie motorizzate o di estranei di passaggio.

Nei giorni precedenti lo sbarco la zona viene sorvegliata dai componenti la squadra, specie dagli elementi locali, per controllare i movimenti delle pattuglie della Guardia di Finanza.

Il giorno prima dell'operazione, la vigilanza sulla zona viene intensificata mediante un costante e discreto controllo che si conclude, la notte dello sbarco, con l'appostamento di due o tre «pali» che assicurano il sistema di allarme.

Avvenuto lo sbarco, con la maggiore rapidità possibile, si procede al carico dell'automezzo o degli automezzi, mentre «i pali» si spostano lungo la strada.

È forse questo il momento più critico e delicato dell'operazione e quello che presenta i maggiori rischi. Infatti molti risultati di servizio si ottengono proprio in questa fase.

Quando l'automezzo carico è entrato sulla via nazionale confondendosi con il normale flusso del traffico, le operazioni dello sbarco possono considerarsi compiute.

Questo è lo schema dell'operazione che subisce, tuttavia, delle varianti a seconda della natura del terreno e del quantitativo dei tabacchi sbarcati. A seconda della distanza tra la zona di sbarco e quella di destinazione, può anche verificarsi che l'autocarro attenda l'alba prima di partire. In questo caso l'attesa avviene a qualche chilometro dalla costa.

Per evitare di percorrere le strade praticabili, battute dalle nostre pattuglie, a volte il trasporto dei tabacchi dal punto di sbarco a quello di carico avviene risalendo a piedi il greto dei fiumi, oppure, là dove possibile, lungo i fiumi ed i canali, con barche a fondo piatto, o attraverso la campagna con carri o bestie da soma.

Molto più rapide sono invece le operazioni di sbarco compiute dalle squadre che si avvalgono di motoscafi e di due o tre autovetture veloci, capaci, quest'ultime, di trasportare dalle dieci alle dodici casse. In questo caso, dovendosi compiere le operazioni in breve tempo, le autovetture si avvicinano molto al punto di sbarco che può essere anche allo scoperto. La pericolosità della situazione è notevolmente contenuta grazie alla rapidità delle varie fasi dell'azione. Un accurato

sistema di occultamento è, infatti, meno redditizio in simili circostanze.

Qualche volta il trasbordo dal motoscafo a terra avviene con piccole barche e pattini, altre volte gli uomini della squadra a terra si inoltrano nell'acqua e trasportano le casse a spalla.

Molti motoscafi non recano in modo visibile i distintivi di iscrizione ed il nominativo e qualcuno è stato appositamente costruito e non iscritto nei Compartimenti marittimi o lacuali.

L'azione di contrasto al contrabbando in Adriatico avviene, come è noto, in mare, a terra e in aria.

In mare, ove operano le unità delle varie stazioni navali, guardacoste, motoscafi d'alto mare, ecc., in genere le unità alturiere vengono impiegate in crociere notturne ad una distanza da 3 a 10 miglia dalla costa, con appostamenti in corrispondenza dei punti più pericolosi per l'azione di vigilanza. A volte vengono impiegate a coppie (guardacoste e motoscafi), in modo da unire una unità veloce priva di radar ad una unità più lenta dotata di questo efficace apparato.

A nostro parere l'impiego del naviglio potrebbe essere più redditizio se effettuato a maggiore distanza dalla costa, proiettato cioè verso le rotte principali e più vicino alle basi di partenza dei natanti contrabbandieri. Infatti, anche se azioni del genere non consentissero normalmente la cattura di questi ultimi, avrebbero pur sempre una maggiore efficacia di contrasto in quanto costringerebbero l'avversario al rientro alle

proprie basi e, in caso di forzamento della vigilanza, si avrebbe un tempo maggiore per dare l'allarme ai reparti operanti sulla costa.

In sostanza le nostre unità maggiori dovrebbero operare a 30-40 ed anche 50 miglia dalla costa, per 203 giorni consecutivi, sempre in acque internazionali, ma con possibilità di battere con il radar le coste ove sono ubicati i principali depositi.

La prova positiva di un siffatto sistema di impiego del naviglio è data da un servizio disposto dal comando della legione di Ancona nell'agosto del 1961. Un guardacoste venne inviato, a 50 miglia da Ancona, sulla rotta da Sansego a Pesaro. Nelle prime ore della notte l'unità avvistò col radar e inseguì vanamente un motoscafo contrabbandiere diretto verso la costa italiana. L'insuccesso iniziale, però, si rivelò relativamente dannoso in quanto il tempestivo allarme, dato via radio, consentì al gruppo di Forlì di procedere ad un grosso sequestro di tabacchi sulla spiaggia di sbarco.

I servizi in alto mare potrebbero essere integrati con l'impiego dei motoscafi veloci pronti a muovere nei porti.

Per quanto concerne l'azione a terra, deve osservarsi che la maggiore percentuale di risultati deve attribuirsi a quei reparti, in genere nuclei di polizia tributaria, che svolgono contemporaneamente azione informativa e repressiva. In questo particolare settore del contrabbando, infatti, l'azione informativa e quella repressiva si sono rivelate praticamente inscindibili.

Il reparto che svolge una maggiore e più proficua azione informativa mantenendo cioè contatti opportuni nelle località maggiormente frequentate da elementi contrabbandieri - ha le maggiori probabilità di svolgere una efficace e più frequente azione repressiva.

Il sistema usato dai contrabbandieri operanti in Adriatico di effettuare frequenti cambiamenti delle zone di sbarco e d'impiegare squadre composte di elementi nella maggior parte non locali, e quindi in genere non conosciuti, determina non poche difficoltà alle brigate che agiscono sulla costa.

Inoltre, il pattugliamento con le moto, efficace in certi casi, è controproducente in altri. Dal mare, ad esempio, viene immediatamente rilevato il passaggio lungo la costa di una pattuglia motociclisti.

In genere l'esperienza insegna che la sorpresa ha avuto successo solo se elementi a piedi e in abito civile sono riusciti ad avvicinarsi al punto di sbarco, attraverso la campagna e mai lungo le strade rotabili.

Per le stesse ragioni anche i servizi di controllo stradale debbono essere nascosti per conseguire la sorpresa e per non rivelare la presenza di militari ai contrabbandieri.

I reparti litoranei dovrebbero quindi, disporre servizi di perlustrazione e di appostamento, ben occultati, nei punti maggiormente pericolosi della propria circoscrizione, e, se del caso, in abito civile.

Per quanto, infine, concerne il servizio aereo, l'azione di contrasto incontra notevoli ostacoli perché:

- è assai difficile poter identificare un motopeschereccio che trasporta merci di contrabbando se non se ne conoscono il nominativo e le caratteristiche. Tali natanti, infatti, si confondono con tutti gli altri - ed in Adriatico sono numerosissimi - dediti alla pesca;
- i natanti contrabbandieri partono solitamente dai porti esteri nel tardo pomeriggio o nelle prime ore della sera, per cui agiscono quasi sempre in ore notturne, quando cioè gli elicotteri, non abilitati al volo notturno, non sono in grado di operare.

Gli elicotteri possono invece essere efficacemente impiegati per ricognizioni a bassa quota lungo le spiagge sabbiose, nelle prime ore della mattina, per rilavare eventuali tracce di sbarco.

In sostanza le unità del servizio aereo soffrono in Adriatico di condizioni sfavorevoli che invece non si presentano per le azioni di avvistamento e di contrasto dei natanti che operano nel Tirreno e nelle acque a sud della Sicilia.

Per quanto in fase di netta contrazione rispetto agli anni d'oro, il contrabbando in Adriatico presenta ancora situazioni altamente interessanti che richiedono una vigile e vivace azione di contrasto: azione che si riflette sulla attività contrabbandiera di tutto il territorio nazionale.

È sintomatico, a tal proposito, il fatto che quando il contrabbando via terra si svolge in grande stile, l'azione contrabbandiera in Adriatico diminuisce e viceversa.

Ugualmente dicasi per il contrabbando proveniente dalle colonne d'Ercole. Allorché, infatti, negli anni 1959 e 1960 il contrabbando da Tangeri e da Gibilterra sembrò quasi inaridirsi, riprese vivace il contrabbando in Adriatico.

In conclusione, se si può constatare che in questi ultimi tempi le azioni delittuose in Adriatico sono diminuite, non ci si può nascondere che il pericolo di un improvviso ritorno all'attività contrabbandiera in tale settore, in relazione alla situazione degli altri fronti della penisola, sia sempre imminente.