

***Il Contrabbando sulle coste del  
Tirreno ed a Napoli (1950-1985)***

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

*Salone d'Onore – Comando Generale*

*Roma 21 marzo 2006*



Hanno partecipato al convegno:

**Relatori:**

- **Luciano Luciani**, generale di Corpo d'Armata in congedo, già Comandante in seconda della Guardia di Finanza, Presidente del consiglio di amministrazione del Museo Storico della Guardia di Finanza. Ha pubblicato: *Economia e finanza di un Paese in guerra: l'esperienza italiana nel 2° conflitto mondiale* (2000) e con Gerardo Severino, *Gli aiuti ai profughi ebrei ed ai perseguitati* (2005). E' presidente del Comitato di studi storici della Guardia di Finanza.
- **Piero Soggiu**, Prefetto, Commissario Straordinario del Governo per il coordinamento delle politiche antidroga, ha fatto parte del Servizio Navale della Guardia di Finanza ed è stato a lungo impiegato nella lotta al contrabbando marittimo sia in funzioni operative sia di Stato Maggiore nel settore informativo, ove è stato a lungo Capo del IV Reparto del Comando Generale del Corpo.
- **Pierpaolo Meccariello**, generale di Corpo d'Armata in congedo, già Comandante in seconda della Guardia di Finanza, è autore di 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). E' vicepresidente della Società Italiana di storia militare e membro della consulta scientifica della Commissione Italiana di storia militare.
- **Aldo Fossati**, generale di Divisione in congedo della Guardia di Finanza, è stato impiegato in numerose operazioni contro il contrabbando nel mar Tirreno ed al largo delle coste della Sicilia. Ha comandato la zona della Guardia di Finanza di Napoli, ove è stato promotore della "Indagine sul fenomeno del contrabbando di tabacchi a Napoli".
- **Giovanni Persico**, Professore di Sociologia urbana e rurale presso la Facoltà di Sociologia dell'Università Federico II di Napoli. Si è dedicato allo studio e l'analisi sia delle

trasformazioni socio-culturali in ambito urbano, sia dei problemi legati all'ecologia e alla sostenibilità per la costruzione di una città ecosostenibile. E' autore di numerosi saggi tra i quali "città e mutamento" (EDISU – Napoli 1997), "La città dimessa" (Pironti – Napoli 2002), "Cuba o della mela marcia" (Napoli, Città del sole 2003).

- **Michele Mola**, generale di Corpo d'Armata in congedo, già Comandante in seconda della Guardia di Finanza. Durante la carriera è stato a lungo impiegato in reparti incaricati della repressione del contrabbando marittimo. In particolare, ha comandato il Centro operativo di Napoli negli anni '70 ed è stato il promotore degli studi che hanno portato alla costruzione giuridica della "presenza costruttiva" che ha consentito la cattura in particolari circostanze delle "navi madre" fuori della zona di vigilanza doganale marittima.
- **Giuseppe Alineri**, generale di Brigata, attualmente Comandante Regionale Abruzzo. Ha comandato numerosi reparti impegnati nel contrasto del contrabbando proveniente dal mare, in particolare il Gruppo di Napoli, il Comando Provinciale di Bari ed il Nucleo di Polizia Tributaria di Napoli. Ha collaborato all'organizzazione del seminario sul contrabbando extraspettivo di t.l.e. e sulla minuta vendita di tabacchi a Napoli, tenutasi nel capoluogo campano nel novembre 1997.
- **Vittorio Alvino**, generale di Divisione in congedo della Guardia di Finanza, Osservatore aereo, ha comandato reparti di volo del Corpo impegnati nella lotta anticontrabbando. Membro della Società di Storia Militare è stato relatore a numerosi convegni di storia militare. Giornalista pubblicista, ha pubblicato: Elementi di strategia globale (2000) e La vigilanza doganale nel Ducato di Lucca (2006).
- **Salvatore Mistretta**, generale di Brigata attualmente Capo di Stato Maggiore del Comando Aeronavale. Ha percorso tutta la carriera nel Servizio Navale, al comando di Reparti impegnati nella lotta al contrabbando marittimo.

- **Alberto Baldella**, generale di Brigata, pilota di elicottero, attualmente Comandante del Nucleo Speciale funzione pubblica e privacy di roma, ha comandato reparti di volo impegnati nel contrasto al contrabbando nel mar Tirreno ed è stato impiegato in incarichi di Stato Maggiore nel Servizio Aereo.
- **Paolo Poletti**, generale di Brigata, attualmente sottocapo di Stato Maggiore al Comando Generale della Guardia di Finanza. Al Comando del Nucleo Centrale di Polizia Tributaria ha svolto importanti inchieste su episodi di contrabbando marittimo.
- **Edoardo Esposito**, generale di Divisione, Comandante della Scuola di Polizia Tributaria. Ha comandato la Legione di Napoli e la Zona di Bari, reparti fortemente impegnati nel contrasto al contrabbando marittimo.



## INDICE

INDIRIZZO DI SALUTO DEL GEN.C.A. ROBERTO SPECIALE - COMANDANTE GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA - .....	1
INTRODUZIONE AI LAVORI DEL GEN.C.A. SERGIO FAVARO _Toc140996618- ISPETTORE PER GLI ISTITUTI DI ISTRUZIONE DELLA GUARDIA DI FINANZA - .....	7

### I SESSIONE

GEN. C.A. LUCIANO LUCIANI.....	11
Il contrabbando sulle coste del mar Tirreno e a Napoli, dall'Unità d'Italia al 1950 .....	13
1. Premessa .....	13
2. La politica tariffaria del Regno d'Italia .....	14
3. Il contrabbando dall' Unità d'Italia alla fine della seconda guerra mondiale .....	17
4. Il contrabbando nel secondo dopoguerra (1945-1950).....	22
5. L'organizzazione di contrasto della Guardia di finanza .....	25
Appendice: "Alle prese coi contrabbandieri". Estratto da "Il finanziere – Monitore della Regia Guardia di finanza", anno XVI n. 15 del 1° marzo 1902 e del n. 16 del 5 marzo 1902 .....	31
PREFETTO GEN. PIETRO SOGGIU .....	41
Le rotte del contrabbando e le grandi organizzazioni di trafficienti basate all'estero.....	41
GEN. C.A. PIERPAOLO MECCARIELLO.....	55
Le strategie della Guardia di finanza nella lotta al contrabbando marittimo.....	55
1. Generalità.....	55
2. Da Tangeri a Ginevra.....	58
3. Il decennio '60 e la "battaglia di Napoli" .....	64
4. Una nuova strategia per l'azione in alto mare .....	67

GEN. D. ALDO FOSSATI.....	71
Il contrasto del contrabbando da mare nel golfo e nella città di Napoli .....	71
PROF. GIOVANNI PERSICO .....	101
Scenari socio economici della Napoli del contrabbando di sigarette prima e dopo il terremoto dell'80 .....	101
GEN. C.A. MICHELE MOLA .....	145
L'estensione alle "Navi madri" stazionanti in mare libero dell'azione di contrasto al contrabbando di t.l.e. sul litorale napoletano, negli anni settanta. La convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958 .....	145
1. La cattura della Motonave OLIMPIOS HERMES .....	145
2. Gli strumenti di diritto internazionale. La Conferenza di Ginevra sull'Alto Mare e i suoi precedenti. Presenza costruttiva e diritto di inseguimento .....	150
3. Considerazioni sulle condizioni operative specifiche.....	160

## II SESSIONE - TESTIMONIANZE

GEN. B. GIUSEPPE ALINERI .....	171
Il fenomeno della minuta vendita di tabacchi a Napoli .....	173
GEN. D. VITTORIO ALVINO .....	185
La cattura dell'Urugoyana.....	185
1. Premessa .....	185
2. Ambientazione tecnica.....	186
3. Ambientazione temporale .....	187
4. La cattura dell'unità contrabbandiera .....	190
5. Conclusioni .....	197
BIBLIOGRAFIA.....	199
GEN. B. SALVATORE MISTRETTA .....	201
Il contrabbando in alto mare ed il diritto di inseguimento continuo. Il caso della "Olimpios Hermes" .....	201
1. Premessa .....	201
2. Presupposti.....	205

3. Fondamento giuridico della nuova azione di contrasto .....	208
4. Il diritto di inseguimento continuo e la presenza costruttiva nell'evoluzione della prassi internazionale dai t.l.e. agli stupefacenti .....	212
5. La tecnica operativa adottata contro la M/N Olimpios Hermes .....	222
6. La sentenza.....	225
ALLEGATO.....	231
SENTENZA N. 8992 DEL 17 DICEMBRE 1976 DEPOSITATA IN CANCELLERIA L'11 GENNAIO 1977 .....	231
GEN. B. ALBERTO BALDELLA .....	255
Cenni storici e testimonianze operative sull'impiego dei mezzi aerei del Corpo nel contrasto al contrabbando di T.L.E. sul mare e in terra.....	255
Considerazioni finali .....	274
GEN.B. PAOLO POLETTI .....	289
La riforma del comparto aeronavale.....	289
GEN. D. EDOARDO ESPOSITO .....	297
Intervento di chiusura del Comandante della Scuola Polizia Tributaria .....	297

## APPENDICE

TEN. COL. ADOLFO PALERMO .....	301
Operazione "Brave Bunting", ovvero, il volto del contrabbando. Tratto dalla Rivista della Guardia di Finanza, anno XIII n.1, gennaio-febbraio 1964, pag.17. ....	303



**INDIRIZZO DI SALUTO**  
**DEL GEN.C.A. ROBERTO SPECIALE**  
**- Comandante Generale della Guardia di Finanza-**

Autorità, gentili ospiti,  
desidero - innanzitutto – porgere a tutti loro, a nome della Guardia di finanza e mio personale il più cordiale saluto di benvenuto alla caserma “Sante Laria” per partecipare al Convegno sul tema “Contrabbando sulle coste del Tirreno ed a Napoli negli anni dal 1950 al 1985”.

Un particolare ringraziamento rivolgo al Presidente del Museo Storico – Generale Luciano Luciani – per essersi reso promotore di questa interessantissima iniziativa che ha trovato immediato, convinto e qualificato sostegno da parte della Scuola di Polizia Tributaria e del suo comandante a cui esprimo il mio plauso.

Esaminare l’evoluzione del fenomeno del contrabbando, significa, per tutti noi finanziari, ripercorrere nel tempo la storia delle scelte organizzative e delle strategie operative messe in atto dal Corpo nel particolare settore di servizio.

Il contrabbando è un fenomeno illecito con il quale la Guardia di finanza è tradizionalmente chiamata a misurarsi e che ha segnato la storia stessa dell’istituzione.

Esso rappresenta infatti un’attività criminale di rilevante pericolosità:

- Fiscale poiché sottrae ingenti risorse al bilancio nazionale ed a quello dell'Unione Europea;
- economica, in quanto in grado di alterare le dinamiche dei mercati, anche attraverso il riciclaggio dei proventi da esso derivanti;
- sociale, per la sua capacità di generare turbativa all'ordine ed alla sicurezza pubblica, nonché di alimentare ulteriori condotte delittuose, grazie alle ingenti liquidità create.

E' per questi motivi che il Corpo può storicamente vantare una vasta e radicata esperienza nella lotta al crimine transnazionale, la cui insidiosità è stata particolarmente avvertita, negli ultimi anni, dalla comunità internazionale tanto da promuovere molteplici iniziative e mettere a punto innovative strategie di contrasto.

Le proiezioni internazionali dei sodalizi contrabbandieri e le frequenti mutazioni dei loro modelli operativi hanno indotto la Guardia di finanza a perfezionare, nel tempo, la propria struttura organizzativa, implementando un efficace dispositivo di contrasto e sperimentando le più moderne tecniche di indagine, di ricerca e di analisi informativa.

A causa degli ingenti profitti derivanti dal mercato illegale delle sigarette, abbiamo assistito – negli ultimi decenni – alla costituzione di vere e proprie “Holding” del crimine in grado di curare l'approvvigionamento dei tabacchi e la loro introduzione sul territorio nazionale con modalità innovative, ed operanti:

- nell'immediato dopoguerra, principalmente a ridosso del solo confine elvetico;
- dagli anni '50 agli anni '80, con una netta influenza nell'area costiera tirrenica, con particolare riferimento alla città di Napoli ed al suo golfo;
- a partire dagli anni '80, per effetto della pressione operativa sviluppata dalla Guardia di finanza ed alle vicende politico-economiche che hanno riguardato i paesi balcanici, nel mare Adriatico ove il traffico è stato favorito dalla vicinanza delle coste straniere.

Per queste ragioni, il Corpo ha manifestato grande flessibilità e capacità di conformare la propria struttura ordinativa al contesto esterno ed alle minacce che si è trovato a fronteggiare.

A tal proposito, mi piace ricordare una serie di iniziative adottate – proprio negli anni presi in esame dall'odierno convegno di studi – per migliorare il dispositivo di contrasto al fenomeno del contrabbando:

- dopo aver potenziato il naviglio del Corpo per fronteggiare una vera e propria flotta contrabbandiera, è stato sperimentato – con successo – l'impiego del mezzo aereo per la vigilanza costiera, raggiungendo – in poco tempo – un ragguardevole livello di efficienza della componente aeronavale;

- l'istituzione di sezioni elicotteri e, alla fine degli anni '50, di un Nucleo Navale di manovra capace di azioni di inseguimento di lunga durata;
- la costituzione, presso alcuni Comandi di Legione, di centri operativi con finalità di coordinamento e di raccordo con la centrale operativa del Comando Generale che ha iniziato l'attività nel 1958;
- la previsione, nel 1956, di Nuclei e Sezioni Mobili dipendenti dalle unità operative dislocate sull'intero territorio nazionale;
- l'istituzione, nel 1974, presso tutti i Comandi di Legione, di un "Centro Operativo" con alle dipendenze una Sezione Mobile e, successivamente, nel 1977, la creazione delle Compagnie di Pronto Impiego (i primi Baschi Verdi).

E' di questi giorni, infine, la revisione organizzativa del settore aeronavale, con la costituzione del Comando Aeronavale Centrale, con cui abbiamo voluto conferire ulteriore impulso all'attività di contrasto ai traffici illeciti via mare e all'immigrazione clandestina.

*(sullo specifico argomento avremo il piacere di ascoltare – nella 2<sup>a</sup> sessione dei lavori – la relazione del Sottocapo di Stato Maggiore, Generale Poletti).*

Si tratta di caratteristiche fondamentali che, ancora oggi, in un periodo di profondi cambiamenti come quello che stiamo vivendo, costituiscono un importante fattore di successo per l'Istituzione, anche alla luce dei rinnovati compiti demandati alla Guardia di finanza

finalizzati alla tutela della sicurezza economico-finanziaria della Stato e dell'intera collettività.

Concludo questo mio breve indirizzo di saluto rimarcando l'importanza delle tematiche enucleate dal convegno, oltremodo sottolineata dalla rilevanza degli interventi dei relatori che si susseguiranno nell'odierna sessione di lavori ed a cui rivolgo il mio più sincero ringraziamento per quanto hanno fatto negli anni d'interesse e per quanto continuano a fare, nei diversi ruoli e nelle attuali responsabilità di comando, nell'esclusivo interesse dei cittadini.

Grazie per la cortese attenzione.



**INTRODUZIONE AI LAVORI  
DEL GEN.C.A. SERGIO FAVARO**  
*- Ispettore per gli Istituti di Istruzione  
della Guardia di Finanza -*

Il convegno di studi odierno si presenta con due caratteri: uno storico ed uno operativo, ma è indubbio che il primo prevalga.

E di tale prevalenza del carattere storico terrò conto nel mio breve intervento.

Dall'Impero Romano alle Confederazioni dei Comuni, dalle Repubbliche marinare alle prime Istituzioni dello Stato, tutti si sono dovuti difendere dai pericoli del contrabbando, al punto da doversi avvalere dell'opera di gabellieri, di guardie armate e, infine, di truppe speciali, appositamente addestrate per la vigilanza delle frontiere: giova, infatti, ricordare che le prime forme di imposizione erano appunto legate all'introduzione delle merci nel territorio dello Stato.

alle Repubbliche Marinare Si deve poi la predisposizione del primo servizio anti-contrabbando costiero, il cui assolvimento richiese l'allestimento di apposite imbarcazioni denominate "galere".

Fu in tale contesto che, nel regno di Sardegna, il primo Corpo di finanzieri italiani, la Legione Truppe Leggere, assunse il compito di vigilare il "cordone doganale" (come veniva definita all'epoca la frontiera), soprattutto ai fini della repressione del contrabbando, compito che negli altri Stati italiani, alcuni anni dopo, venne

assicurato da corpi simili come la Truppa di Finanza Pontificia, la Guardia dei Dazi Indiretti del Regno delle Due Sicilie, le Guardie Reali di Finanza dei Ducati di Parma e Piacenza.

Nel Regno d'Italia fu la Guardia Doganale (istituita nel 1862 a seguito della fusione dei Corpi di Finanza preunitari) ed, infine, la Guardia di Finanza a proseguire nel gravoso compito di vigilare le frontiere e tutelare le dogane dello Stato.

Da sempre, quindi, i finanzieri e la lotta al contrabbando hanno costituito un connubio pressoché indissolubile: l'evoluzione del contrabbando infatti si intreccia, per largo tratto, con la storia stessa del Corpo.

Non meno ricco di interesse, sul piano delle considerazioni che ne derivano, si presenta l'analisi del fenomeno dal punto di vista etico-sociale.

Soprattutto in passato, la pubblica coscienza è stata spesso indotta a considerare il contrabbando, per i motivi storici che ne determinarono le origini, come un tipo di condotta di scarsa valenza antisociale e criminale, una legittima reazione all'esosità del Fisco, un correttivo alle leggi impositive, una valvola di sicurezza specialmente in regime proibitivo o di autarchia economica: non per caso lo stesso Cesare Beccaria affermava che “il contrabbando nasce dalla legge medesima: crescendo la gabella, cresce sempre il vantaggio”.

Si spiega così perché si è potuto costituire intorno ad alcune figure di contrabbandieri un alone di leggenda.

Nell'immediato dopoguerra, in netta contrapposizione con le esposte annotazioni di carattere storico, furono rivisti certi giudizi "benevoli" del passato e venne in tutta evidenza l'estrema pericolosità del contrabbando, in specie di tabacchi lavorati esteri.

Con la fine dell'occupazione da parte degli alleati e con la sempre più intensa lotta alla produzione clandestina, la rete di distribuzione illecita delle sigarette mutò i propri canali di approvvigionamento, sfruttando così la "via" seguita dai contrabbandieri prima della guerra: il mare.

Il contrabbando venne effettuato dapprima con navi mercantili e passeggeri destinate ai porti italiani e, in seguito, con imbarcazioni di ogni genere.

Il traffico di sigarette proliferò e, conseguentemente, la struttura stessa del contrabbando raggiunse livelli di sempre maggiore "efficienza": l'attività posta in essere dai gruppi criminali - nello specifico contesto storico e geografico che oggi andremo ad esaminare - divenne sempre più intensa e finì con l'organizzarsi secondo i caratteri propri di un'impresa, della quale venivano assimilati gli scopi, l'organizzazione e la visione globale degli interessi.

Gli ingenti "ritorni" di natura economica elevarono rapidamente la soglia di pericolosità ed aggressività delle organizzazioni

contrabbandiere, assolutamente “restie” ad abbandonare in mare i preziosi carichi di sigarette trasportati.

Proprio la recrudescenza del fenomeno condusse in quegli anni la Magistratura a far ricorso, su proposta della Guardia di finanza, all’applicazione della Convenzione di Ginevra e, quindi, alla possibilità di catturare la “nave madre” in acque internazionali nei casi in cui una imbarcazione, dalla stessa utilizzata per violare le leggi dello Stato costiero, fosse stata inseguita sin dalle acque territoriali.

questi ed altri temi verranno sviluppati nel corso dell’odierno Convegno di studi. Esprimo perciò un personale e sentito ringraziamento al Generale Luciani per aver ideato questo incontro ed aver contribuito con passione ed entusiasmo alla sua realizzazione anche grazie all’apporto del Generale Esposito. ringrazio altresì i Relatori che hanno offerto la loro apprezzata disponibilità ad intervenire all’odierno incontro e che consentiranno con i loro contributi di analizzare ed approfondire, anche attraverso l’esposizione delle rispettive esperienze professionali, gli aspetti più rilevanti di un fenomeno al cui contrasto – come già sottolineato dal Comandante Generale – il Corpo ha nel tempo profuso e continua a profondere ogni sforzo, con il diuturno impegno dei propri uomini.

## **I SESSIONE**



**GEN. C.A. LUCIANO LUCIANI**

***Il contrabbando sulle coste del mar Tirreno e a Napoli,  
dall'Unità d'Italia al 1950***

**1. Premessa – 2. La politica tariffaria del Regno d'Italia – 3. Il contrabbando dall'Unità d'Italia alla fine della seconda guerra mondiale – 4. Il contrabbando nel secondo dopoguerra (1945-1950) – 5. L'organizzazione di contrasto della Guardia di finanza.**

**1. Premessa**

Ovunque venga stabilita una frontiera politica o doganale, la violazione delle norme che regolano il traffico di merci attraverso di essa è un atto di contrabbando.

Ripercorrendo la storia all'indietro, si nota che il fenomeno è immutabile. Stati, staterelli ed imperi hanno sempre vegliato sui propri confini marittimi e terrestri, in pace ed in guerra, stabilendo dazi sulle merci in entrata e talvolta su quelle in uscita.

Il controllo delle vie commerciali è sempre stata la preoccupazione di qualsiasi potere.

Ed i traffici commerciali si sono svolti in prevalenza sulle rotte marittime, almeno fino a quando le reti ferroviarie e stradali non sono state create, verso la fine dell'Ottocento.

I traffici marittimi, peraltro sono facilmente controllabili, perché hanno quali terminali i porti, che non sono numerosi e comunque sono attentamente sorvegliati.

Tuttavia, l'incentivo al contrabbando è stato sempre endemico tra tutti coloro che dei traffici marittimi avevano fatto la loro professione.

Dai tempi più antichi, fino all'epoca delle repubbliche marinare, in Italia, e delle scoperte geografiche in Europa e nel mondo, per passare attraverso l'epoca napoleonica, gli stati preunitari e l'unità d'Italia, giungendo al primo ed al secondo dopoguerra del XX secolo, la penisola è sempre stata un crocevia di rotte commerciali che hanno apportato benessere alle città rivierasche, ma che hanno indotto le popolazioni delle aree costiere escluse dai relativi benefici a dedicarsi al contrabbando proveniente in parte dai bastimenti che poco prima di giungere in porto trasbordavano un' aliquota del carico su imbarcazioni costiere ed in parte direttamente dai Paesi esteri che fronteggiavano le coste italiane.

## **2. La politica tariffaria del Regno d'Italia<sup>1</sup>**

Poiché l'unificazione era avvenuta per opera del Regno di Sardegna, ne derivò che la politica commerciale e doganale italiana seguì quella del Piemonte, che aderiva ad un moderato liberismo di stampo inglese, con la particolarità di una stretta unione di scambi con la Francia.

L'estensione della liberista tariffa piemontese a tutte le province che erano confluite nel Regno d'Italia e che fino ad allora, tranne la Toscana, erano state sottoposte ad un regime di notevole protezionismo, provocò in molte zone d'Italia un brusco contraccolpo. Tale fenomeno espose alla concorrenza estera economie in alcuni casi

---

<sup>1</sup> Le notizie che seguono sono tratte dal saggio "Storia delle dogane", Profili storici della politica doganale italiana Antonio Nicali. Edizione curata ed aggiornata da Giuseppe Favale Direttore Uff. Amm/ne e finanza. Archivio Storico Museo Storico G. di F. sez. 031.

molto arretrate, che avrebbero avuto bisogno di un graduale adeguamento per inserirsi nell'ambito nazionale.

Si riteneva che l'arretratezza economica di alcune zone d'Italia fosse esclusivamente dovuta alla divisione politica ed al protezionismo doganale e che sarebbe bastata l'applicazione del libero scambio per provocare un rapido sviluppo economico, così come era avvenuto in Piemonte, dopo le riforme doganali tra il 1851 ed il 1859.

Non fu considerato, però, che il Piemonte era passato al libero scambio solamente quando fu ritenuto abbastanza forte per sostenerlo e dopo che ne erano state studiate le conseguenze.

Mentre l'agricoltura riuscì a sopportare l'impatto, molto gravi furono i danni subiti dall'ancor fragile industria, specie quella meridionale sorta in regime di protezionismo e di per se incapace di resistere alla concorrenza delle regioni settentrionali.

La politica tariffaria fu subito influenzata da una sensibile contrazione del gettito doganale, nonostante si fosse verificato un rapido aumento delle importazioni ed un altrettanto rapido aumento del disavanzo commerciale.

Il governo fu costretto a ritoccare in aumento la tariffa, in primo momento in misura moderata, ma dopo l'inizio della guerra con l'Austria (1866) più consistentemente.

La conseguenza fu l'incentivo al contrabbando che infatti si manifestò senza che l'ancora disorganizzato Corpo della Guardia doganale riuscisse a porvi rimedio.

Dal 1878 al 1890 il Governo accentuò il protezionismo verso l'estero, aggiornando ancora una volta la tariffa in senso restrittivo.

Contemporaneamente furono varati diversi provvedimenti normativi che miravano alla ristrutturazione ed al potenziamento della Guardia di finanza (che assunse tale nome nel 1878) che infatti migliorò di molto la efficienza nella lotta al contrabbando.

Dimostrazione dell'operosità del Corpo si ha dall'andamento del gettito delle imposte doganali che passò dai 100 milioni di lire del 1872 ai 208 milioni del 1884.

L'impronta protezionista della politica tariffaria continuò fino alla 1<sup>a</sup> guerra mondiale.

Nel periodo tra le due guerre (1918-1940) il livello del prelievo attraverso i dazi doganali fu attenuato, ma ciò non corrispose ad un aumento dell'intercambio commerciale, perché il governo, anche a seguito della crisi economica del 1929 accentuò la politica protezionistica, introdusse numerosi i divieti economici di importazione, ripristinò il controllo statale sui pagamenti con l'estero e l'introdusse restrizioni nelle clausole degli accordi commerciali.

Terminata la seconda guerra mondiale le politiche tariffarie di tutti gli stati occidentali furono decisamente orientate in senso liberista.

In quel periodo, sotto la spinta degli Stati Uniti d'America si assistette alla ricostruzione economica su scala mondiale, la cui strategia era già stata elaborata nella conferenza monetaria di Bretton Woods, ed alla progressiva liberalizzazione del commercio mondiale, per la cui realizzazione gli U.S.A. favorirono la liquidazione degli imperi coloniali inglese e francese.

Aveva così inizio il periodo di internazionalizzazione e di globalizzazione dei rapporti commerciali, che perdura, accentuata, anche ai giorni nostri.

### **3. Il contrabbando dall' Unità d'Italia alla fine della seconda guerra mondiale**

Il contrabbando via mare è sempre stato più redditizio di quello attraverso le frontiere terrestri, essendo maggiore la possibilità di introdurre quantitativi consistenti e perché le organizzazioni di trafficanti, per la più favorevole predisposizione dell'ambiente naturale, hanno sempre potuto usufruire di maggiori e più agevoli condizioni per la perpetrazione della frode.

Peraltro, i traffici marittimi, almeno fino alla completa affermazione dei grandi piroscafi a vapore, sono stati affidati nel Mediterraneo ad imbarcazioni di media e piccola stazza, nelle quali le figure degli armatori coincidevano con quelle dei capitani, che non erano restii a frammischiare carichi di contrabbando a carichi regolari, che trasbordavano su pescherecci o imbarcazioni più leggere in prossimità della costa.

Le aree di maggior pericolosità per i traffici erano le coste dell'Adriatico, in quanto fronteggiavano territori soggetti all' Impero Austroungarico, uno degli Stati, assieme alla Svizzera più incline a chiudere un occhio sulle organizzazioni contrabbandiere.

Tuttavia anche la costa tirrenica era minacciata dai traffici illeciti provenienti da Malta, dalle coste del Nord Africa, dalla Corsica, nonché dalle provenienze dalla Sardegna e dalla Sicilia, che godevano di un regime fiscale agevolato, soprattutto relativamente alla privativa sul sale, che invece procurava un notevole gettito per l'erario nelle restanti zone della Penisola.

Particolarmente pericolosi erano i pescherecci, perché i loro equipaggi integravano i magri introiti derivanti dalla vendita del pesce con i più consistenti proventi dalle merci di contrabbando che acquistavano e trasbordavano in alto mare dalle navi di maggior tonnellaggio.

I pescatori, inoltre, erano agevolati dalla perfetta conoscenza delle coste e dai contatti con le persone a terra che garantivano un rapido sbarco delle merci ed un altrettanto rapido occultamento nei depositi dell'interno.

La situazione del contrabbando nei primi 25 anni dall'Unità era riassunta nella relazione che accompagnava il disegno di legge che diminuiva il prezzo del sale e alcune imposte nonché prevedeva il miglioramento nelle carriere della Guardia di finanza per rendere più appetibili arruolamenti e rafferma<sup>2</sup>. Dal documento si rileva che nella seconda metà dell'Ottocento il contrabbando continuava ad imperversare, specialmente sul mare, agevolato da un litorale esteso e frastagliato dove la vigilanza riusciva difficilissima.

Vi fu tuttavia un periodo durante il quale pareva che il contrabbando avesse perduto gran parte della sua pericolosità.

Nel 1875 era stata diramata una circolare ai prefetti ed agli intendenti di finanza affinché, dopo aver assunto informazioni, riferissero sulla situazione delle rispettive province relativamente al fenomeno in argomento.

Le risposte furono incoraggianti: se l'introduzione clandestina di tessuti, coloniali e tabacchi non poteva dirsi cessata e se le frodi nel corso degli sdoganamenti erano ancora non indifferenti, il

---

<sup>2</sup> Disegno di legge presentato dal Governo avente per oggetto "Dichiarazione del prezzo del sale e dell'imposta sui terreni, e relativi provvedimenti finanziari. Tornata del 25 novembre 1885. Atti parlamentari, n. 373, custoditi in Archivio Storico del Museo della Guardia di finanza (ASMSGF)

contrabbando più grave, quello organizzato che si commetteva per via marittima con grandi imbarcazioni, era ridotto al punto di non dare più segno di vitalità.

Quella calma, tuttavia, era apparente: gli incrementi della tariffa doganale, contribuirono a far ricrescere nuovamente gli illeciti traffici.

I luoghi in cui il contrabbando riprese vigore, oltre al confine comasco, furono la Sicilia e la Calabria per i tabacchi, il litorale adriatico per gli zuccheri, la riviera di levante ligure per i tabacchi grezzi destinati alle clandestine lavorazioni di trinciati, e la città di Genova per il caffè ed altre derrate.

L'attività repressiva della Guardia doganale consentì di raggiungere lusinghieri risultati.

Tuttavia l'organizzazione della difesa fiscale, soprattutto nel settore marittimo, lasciava molto a desiderare.

La carenza, comune alla Guardia doganale sia di terra sia di mare, riguardava l'arruolamento deficitario a causa della mancanza di vocazioni. Per la Guardia di mare la situazione era assai peggiore.

Il direttore Generale delle Gabelle nelle relazioni al Ministro nel 1871 così si esprimeva:

“Verrei meno alla fiducia di cui Ella mi onora se le tacessi che la vigilanza per mezzo di barche sia da noi assai disorganizzata. E' questo un punto nero dell' amministrazione delle gabelle, a produrre il quale concorsero ragioni indipendenti dalla sua volontà o dal suo indirizzo.

Il meraviglioso sviluppo della marina mercantile, offrendo guadagni sempre maggiori alle ciurme, distolse gli uomini dal servizio della dogana, la quale non crebbe le paghe e colla ferma e coi vincoli del

matrimonio scemò la libertà che per gli uomini di mare soprattutto è pregiatissima. Le rimasero i vecchi, gli inetti; vennero a mancarle i graduati; le barche tirate a terra di necessità, deperirono”.

Il problema, come si vede, era la scarsità di vocazioni che impediva di completare gli organici. Nell'impossibilità di agevolare gli arruolamenti dei finanzieri di mare offrendo condizioni economiche alettanti, si sopperì alla deficienza spostando la vigilanza dal mare alla terra, infittendo i reparti posti a controllo del litorale.

Furono poi dismesse molte imbarcazioni, e si ridussero i servizi portuali ed in alto mare.

Per trovare una soluzione al problema fu istituita una commissione composta di ufficiali della Marina Militare e della Marina Mercantile, che però non trovò nulla di meglio che proporre di rinunciare alla vigilanza per mezzo di imbarcazioni.

La Direzione delle Gabelle, pertanto, stabilì che il controllo anticontrabbando fosse affidato esclusivamente ad un fitto cordone di pattuglie, che facevano capo ad una successione ravvicinata di brigate litoranee. Secondo la citata relazione dei Prefetti<sup>3</sup> il contrabbando sul mar Tirreno si sviluppava soprattutto nei grandi porti di Napoli, Livorno e Genova e sul litorale limitrofo e fino al 1890 non destava particolare allarme presso il Governo, che riteneva sufficiente per infrenarlo l'attività della Guardia di finanza, schierata a cordone lungo le coste.

Una certa recrudescenza ci fu negli anni a cavallo tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, da mettere in relazione all'aumento dei traffici

---

<sup>3</sup> A.S.M.S.G.F., sezione 221 fascicolo.

marittimi, soprattutto verso i porti del nord Italia, che erano i naturali sbocchi dell'area industriale del triangolo Milano-Torino-Genova che in quegli anni si andava costituendo.

Una efficace descrizione dei metodi con i quali veniva perpetrato il contrabbando via mare in quegli anni e della tattica adottata dalla Guardia di finanza per contrastare il fenomeno appare in un godibilissimo articolo pubblicato sul n. 15 de "Il finanziere – Monitore della R. Guardia di finanza" dell' 8 marzo 1902, che viene riportato al termine di questa relazione.

Lo scoppio della 1<sup>a</sup> guerra mondiale limitò i traffici marittimi all'essenziale, essendo i trasporti minacciati dall'insidia dei sommergibili e delle mine.

Il contrabbando riprese vita nel periodo fra le due guerre, ed il Comando Generale, nelle sue relazioni al Ministero delle Finanze<sup>4</sup> affermava che , per via mare, esso era praticato dalle navi mercantili e tendeva a crescere con l'aumento continuo della flotta dei motopescherecci, che evidentemente erano i mezzi impiegati per trasferire a terra le merci da introdurre illecitamente nello Stato.

I sistemi erano quelli soliti : occultamento delle merci nei tanti ripostigli di bordo; sbarco clandestino nei porti di arrivo con i bagagli o sulle persone o frammisti ad altre merci esenti o di poco dazio; getto a mare in condizionamento impermeabile; trasbordi abusivi nel mare territoriale; scarichi e depositi in punti solitari e di difficile accesso sulla costa.

---

<sup>4</sup> A.S.M.S.G.F., fascicolo 534 nr. 3.

#### **4. Il contrabbando nel secondo dopoguerra (1945-1950)**

La conclusione della 2<sup>a</sup> guerra mondiale trovò l' Italia distrutta materialmente e moralmente.

In questa situazione, in cui bande di malfattori e organizzazioni illegali agivano quasi senza contrasto, il contrabbando non tardò a manifestarsi, in forme diverse rispetto agli 80 anni precedenti.

La progressiva invasione della Penisola da parte delle truppe angloamericane aveva sviluppato il consumo delle sigarette americane, alimentato in gran parte dai militari U.S.A.. Per reazione alle restrizioni della guerra gli italiani ricercavano tutto ciò che proveniva da oltre oceano ed il consumo di "americane" divenne un simbolo di modernità ed emancipazione.

Ad una domanda di sigarette elevata rispondeva un'offerta limitata ed a prezzi elevati alla quale si aggiunse ben presto l'offerta del contrabbando, abbondante ed a buon mercato.

Nei primi tempi l'illecito traffico era alimentato da furti e sottrazioni dai magazzini dell' Esercito U.S.A. , poi, quando furono riprese le normali rotte passeggeri e merci con il Nord America membri dell'equipaggio delle grandi navi, tentavano di introdurre significative quantità di tabacchi trasportati nei porti italiani di attracco, mentre i tabacchi trasportati con le navi da carico venivano trasbordati in alto mare su pescherecci su imbarcazioni minori.

A seguito della smobilitazione dei magazzini alleati in Italia, scomparve la fonte primaria di approvvigionamento del mercato nero.

Le organizzazioni contrabbandiere della costa tirrenica, che avevano già accumulato notevoli capitali, non potevano rinunciare ad un traffico così lucroso.

Occorreva incrementare e razionalizzare la importazione illegale di tabacchi via mare. Iniziarono così ad intrecciarsi le rotte dei contrabbandieri nel Mediterraneo, controllate in genere da siciliani italo-americani.

Inizialmente le partite di sigarette giungevano a bordo di mercantili dai quali i tabacchi, racchiusi in sacchi impermeabili, venivano gettati a mare e raccolti da pescherecci giunti sottobordo. Talvolta veniva effettuato anche lo scarico direttamente a terra, nei porti<sup>5</sup>.

Ma ciò non bastava per alimentare i traffici: il passo successivo fu l'acquisto di panfili e motovelieri di piccola stazza che facevano la spola tra le coste italiane ed i porti di Marsiglia, Gibilterra, Nizza e soprattutto Tangeri, che era un porto franco ove si poteva acquistare di tutto a prezzi molto convenienti.

Per accedere a Tangeri, definita "città libera internazionale", non era nemmeno necessario il passaporto. La città assicurava impunità e possibilità di guadagno a chiunque ci si recasse per commerciare.

A Tangeri, verso la fine degli anni quaranta, avevano sede le grandi organizzazioni contrabbandiere.

Le merci di contrabbando, imbarcate a Tangeri e negli altri porti esteri, venivano trasportate dalle imbarcazioni contrabbandiere fino in prossimità delle coste, dalle quali si staccavano piccoli battelli, spesso a remi, che si incaricavano di trasportare a terra il carico frazionato in

---

<sup>5</sup> Marisa Figurati, Francesco Marolda, Storia del contrabbando. Napoli 1945-1981. Tullio Pironti Editore, 1981.

quantitativi minori, che se sequestrati dalla Guardia di finanza, provocavano danni facilmente sopportabili.

I traffici illeciti si intensificarono, ma a seguito di numerosi sequestri operati dai mezzi navali del Corpo, che pur non disponendo di velocità elevate, riuscivano ad intercettare le lente imbarcazioni dei contrabbandieri, le organizzazioni di trafficanti sfornarono una flotta di unità ex militari che le navi militari U.S.A. e inglesi stavano smobilitando. Si trattava di vecchi dragamine, cannoniere, e mezzi veloci in grado di tenere il mare egregiamente.

Sorse così una marineria contrabbandiera di tutto rispetto, dotata di unità sottili molto veloci, comandate da ex ufficiali delle marine militari, di grande perizia marinaresca e rotti a tutte le astuzie per sfuggire a situazioni sfavorevoli e cogliere i momenti opportuni per violare il dispositivo di contrasto messo in atto dalla Guardia di finanza.

Dal porto di Tangeri prendevano il mare le vecchie navi militari che raggiungevano le coste italiane con un carico variabile per ciascuna da 1000 a 3000 casse di sigarette.

La flotta era composta da 15-20 navi che restavano in mare dai venti ai quaranta giorni, senza poter effettuare soste nei porti, tranne che per quelle dirette allo Ionio e nell' Adriatico, che avevano la possibilità di brevi attracchi a Malta.

Le navi contrabbandiere si mantenevano ai margini delle acque territoriali, ove venivano raggiunte da motopescherecci che trasbordavano a terra frazioni del carico.

Più tardi i motopescherecci verranno sostituiti da motoscafi veloci, ma questo avverrà verso il 1955, come sarà illustrato nelle relazioni che seguiranno.

## **5. L'organizzazione di contrasto della Guardia di finanza**

Nel 1862 la Guardia doganale ereditò le imbarcazioni addette al servizio doganale dei cessati regni e principati preunitari<sup>6</sup>.

Il contrasto al contrabbando veniva effettuato dalle pattuglie a terra. Il controllo anticontrabbando alturiero invece era affidato sia a piroscafi armati con personale della Guardia doganale, ma anche con marinai militari, sia alla Regia Marina, con la quale vigevano accordi tra il Ministero delle finanze e quello della Marina che prevedevano che qualora sorgesse la necessità di fermare od inseguire una nave in alto mare fossero imbarcati drappelli di guardie doganali sulle unità da guerra incaricate dell'operazione<sup>7</sup>.

La Guardia doganale, però, era dotata anche di imbarcazioni a motore. Nel 1863 entrò in servizio il piroscavo "San Paolo" ex pontificio, ceduto in uso dalla Regia Marina<sup>8</sup>.

Successivamente furono stanziati fondi per il riassetto del naviglio<sup>9</sup> e furono impostati nei cantieri di Castellamare di Stabia cinque piroscafi goletta da destinare alla vigilanza anticontrabbando.

---

<sup>6</sup> La prima operazione anticontrabbando di cui si ha notizia è la cattura di una barca a remi con 131 kg di tabacchi e l'arresto di due contrabbandieri da parte di una imbarcazione doganale a bordo della quale vi erano un tenete, tre brigadieri e 6 guardie, avvenuta presso le coste della provincia di Reggio Calabria il 1° luglio 1864 (Monitore doganale, supplemento del Bollettino Gabellario n. 12 del 1864)

<sup>7</sup> Mariano Gabriele, La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa, Giuffrè, 1958, pag. 304-305.

<sup>8</sup> Le notizie che seguono sono tratte dall'articolo su "Il finanziere" dell'ottobre 2003 di Enzo Climinti.

<sup>9</sup> Legge 26 marzo 1865 n. 2212.

Tra gennaio e luglio 1867 venivano varate le golette a vapore “Ischia”, “Marittimo”, “Gorgona”, “Tremiti” e “Tino”.

Il “Marittimo” venne posto al comando di un sottufficiale delle Guardie doganali con alle dipendenze un equipaggio dello stesso Corpo, mentre gli altri quattro erano al comando di un ufficiale della Regia marina e disponevano di equipaggi misti.

I piroscafi doganali furono impiegati in prevalenza nell’ Adriatico, ma anche sporadicamente nel Tirreno, fino al 1873, quando per motivi di economia furono ceduti alla Regia marina.

Le navi continuarono a solcare i mari per tutto l’ottocento e furono poste in disarmo nei primi anni del XX secolo.

Dopo l’annessione di Roma e del Lazio (1870) la Direzione Generale delle Gabelle, alla quale faceva capo la Guardia doganale, si pose il problema se in un Paese la cui frontiera è in massima parte costituita dal lido del mare, fosse più conveniente per la repressione del contrabbando che la sorveglianza dovesse esercitarsi soprattutto sul mare, oppure sul litorale e comunque, ove si dovesse adottare entrambi i sistemi, quale importanza dovesse avere l’uno o l’altro.

Il concetto che un’imbarcazione controllando tutti i luoghi adatti allo sbarco potesse essere di determinante sussidio ad una catena di pattuglie a terra fu lungamente dibattuto.

Le barche doganali, sia a vela sia a remi ereditate dai cessati governi preunitari erano ormai obsolete ed era antieconomico mantenerle in servizio. Si trattava di rinnovare la piccola flotta doganale, ma le condizioni del bilancio del Regno non consentivano di effettuare il benché minimo sforzo in questa direzione.

Fu per questi motivi che la decisione sull'argomento fu drastica: il controllo anticontrabbando doveva essere effettuato soltanto a terra, col sistema del cordone, cioè con una catena ininterrotta di pattuglie a piedi che presidiavano il litorale partendo da una miriade di brigate dislocate a breve distanza l'una dall'altra.

Verso la fine del secolo XIX la recrudescenza del contrabbando impose di riconsiderare l'opportunità di ripristinare un efficiente servizio con imbarcazioni costiere.

Nel 1896 furono noleggiati due piroscafi per la vigilanza marittima che armati con equipaggio della Guardia di finanza, furono impiegati nel mar Ionio meridionale.

Successivamente la flotta del Corpo fu potenziata con cinque unità militari cedute dalla Regia Marina<sup>10</sup>.

Tutte le imbarcazioni furono impiegate sulle coste orientali della penisola, ove si concentravano i traffici illeciti, che comunque risparmiavano le coste del Tirreno.

All'inizio del 1900 fu studiato un cambio di strategia nella lotta al contrabbando marittimo, che prevedeva il superamento del controllo basato solo sul "cordone" a terra mediante una difesa del litorale dalla parte del mare con piccole imbarcazioni, supportate più al largo, al limite delle acque territoriali (allora 6 miglia) da unità da crociera<sup>11</sup>.

Per porre in essere questo dispositivo, sarebbero occorse spese ingenti per costruire almeno 60 imbarcazioni per la vigilanza ravvicinata e di 30-40 unità maggiori da crociera. Era necessario poi aumentare di alcune centinaia l'organico del personale di mare, creare le strutture

---

<sup>10</sup> Pierpaolo Meccariello, *Finanza di mare*, cit. pag. 62.

<sup>11</sup> *Ibidem*, pag. 69.

logistiche, magazzini, officine, scali di alaggio e potenziare l'istituto d'istruzione specializzato per il "ramo mare", ubicato a Messina.

Il programma di potenziamento era in corso quando il devastante terremoto del 28 dicembre 1908 rase al suolo le città di Messina e Reggio.

Le immani spese necessarie per la ricostruzione imposero al governo di effettuare tagli su tutte le spese comprimibili del bilancio e tra esse ricaddero tutte quelle previste per il potenziamento del naviglio del Corpo.

Altre esigenze premevano: la grande guerra era ormai imminente e di riorganizzazione del servizio naviglio si ricominciò a parlare soltanto negli anni venti.

Nel primo dopoguerra l'assegnazione al Corpo di numerose imbarcazioni austro-ungariche di preda bellica e la disponibilità di un confortevole immobile a Pola, consentirono di costituire una "flottiglia costiera della regia Guardia di finanza" con relative officine e scali di alaggio ed istituire la scuola nautica per abilitare il personale del Corpo a condurre ed armare le unità navali.

Durante tutto il periodo tra le due guerre mondiali il servizio navale aumentò di consistenza fino a raggiungere un assetto organico analogo a quello attuale, anche se meno consistente sul piano qualitativo.

Tuttavia l'assenza di significativi traffici di contrabbando via mare deviò l'attività delle unità navali a servizi di polizia marittima e di controllo della pesca e soprattutto ad un'efficace addestramento degli equipaggi all'impiego bellico, alle dipendenze della Regia Marina.

Ed in effetti tra il 1940 ed il 1945 le unità del Corpo, massicciamente impiegate in attività di scorta e di controllo delle coste contro le

infiltrazioni nemiche, diedero brillanti prove di efficacia e di eroismo, ma uscirono dalla guerra nel 1945 praticamente distrutte.

Il programma per il ripristino di una piccola flotta anticontrabbando fu subito avviata dal Comando Generale all'indomani della fine della guerra.

Attingendo dalle unità militari in disarmo, furono acquisite sei motovedette antisommergibili di progetto canadese che rispondevano ai requisiti minimi per la vigilanza, ma che avevano il pregio di costare poco essendo considerate residuati bellici.

Intanto il contrabbando era ripreso, inizialmente con gli stessi sistemi anteguerra. Dal 1945 al 1948 la Guardia di finanza effettuò sequestri di sigarette a bordo di navi passeggeri giunte nei porti nazionali e segnatamente a Napoli e Genova.

Anche i reparti litoranei riuscirono a contrastare lo sbarco a terra di tabacchi trasbordati dalle navi al largo tramite motoscafi, pescherecci, barche a motore, conseguendo sequestri di rilievo.

Nel 1948, il contrabbando si era convertito in una vera e propria industria, controllato da organizzazioni internazionali che assicuravano la copertura di tutta la filiera, dall'acquisto all'estero, al trasporto fino alle acque territoriali, al trasbordo su imbarcazioni minori, allo sbarco a terra ed alla grande e piccola distribuzione.

L'anello debole della catena era la fase del passaggio tra le navi maggiori e le imbarcazioni che trasportavano a terra le sigarette, e qui gravitò il contrasto della Guardia di finanza.

La battaglia tra unità del corpo ed i contrabbandieri ebbe alterni risultati. Pur non riuscendo a stroncare il traffico, le unità navali della

Guardia di finanza riuscirono a conseguire notevoli risultati, che valsero a contenere il fenomeno.

Nel 1948, quando ancora non erano entrate in linea tra la flotta contrabbandiera le unità ex militari, furono sequestrate numerose imbarcazioni (yacht e motovelieri) tra i quali i francesi Marianne e Charmante, i turchi Jederan e Athos, gli italiani Santo Padre e Maria Rosa ed il norvegese Merry Widow<sup>12</sup>.

Contro le veloci vedette contrabbandiere, dopo il 1948, i risultati furono meno consistenti, perché le unità navali di contrasto avevano velocità inferiori.

Furono tuttavia sequestrate, talvolta dopo inseguimenti, epici abbordaggi, le navi corsare Skeandu e CT41.

Il gen. Meccariello nel suo volume “Finanza di mare”<sup>13</sup> riferisce che “nel maggio 1950 in soli quattro giorni, le motovedette Fais e Cerretto della stazione navale di Genova catturavano due motosiluranti già americane (Maeva e CT40), un motoyacht inglese (Mascotte), un cargo (Silver Wave) ed una motogoletta (Sun Shine) al comando della quale fu trovato addirittura un ammiraglio della riserva navale britannica”.

Quanto accaduto sui mari della Liguria dà l’idea delle dimensioni assunte dal traffico contrabbandiero sulle coste occidentali italiane, che sarà oggetto delle relazioni che eseguiranno.

---

<sup>12</sup> Ibidem, pag. 142.

<sup>13</sup> Ibidem, pag. 142.

## APPENDICE

### ALLE PRESE COI CONTRABBANDIERI

*di Luigi Nicigiani*

*Estratto da “Il finanziere – Monitore della Regia Guardia di finanza”, anno XVI n. 15 del 1° marzo 1902 e del n. 16 del 5 marzo 1902*

La repressione del contrabbando marittimo ha un altro aspetto, come diverso e il suo carattere. Se per contrabbando marittimo non vogliamo intendere la piccola frode, esercitata sul sacchetto e sulla bottiglia, dobbiamo pensare che qui occorrono capitali e mezzi maggiori che non per il contrabbando di frontiera. Il bastimento ed il suo carico, rappresentano un valore che non ha mai una carovana di spalloni e di briccole, per quanto numerosa; quindi la necessità di prendere molto maggiori precauzioni. Uno dei mezzi più elementari, diremo più ingenui, del contrabbando marittimo, è la connivenza comprata degli agenti di finanza. Questa forma, che richiede il concorso di delinquenti di varia natura, è la meno frequente, perché fortunatamente son rare le coscienze che danno un prezzo all'onore, o che lo tradiscono per un pugno d'oro. Inoltre, il congegno amministrativo, le formalità sanitarie, e cento altre prescrizioni di legge e di regolamento che bisogna pensatamente violare, sono altrettanti ostacoli, ed, all' occorrenza, pericoli che fanno paura.

Dovendosi rinunciare a questo metodo, non restano che i colpi di mano da farsi, possibilmente, a colpo sicuro. Quindi per il contrabbando marittimo occorrono: 1. un mercante disposto ad arricchire a qualunque patto. 2. Un capitano di manica larga con un equipaggio di gente perduta. 3. Un bastimento veloce e di poca pescagione, per approdare in qualsiasi luogo. 4. Dei compari compiacenti per essere assistiti ad ogni occorrenza. Di tutte queste circostanze, la quarta è la più facile a verificarsi, le altre non sono certo difficilissime, ma hanno l'inconveniente di costare molto denaro, che raramente uno solo arrischia, e per lo più si formano delle società per accomunare dei capitali, onde pagar gli equipaggi, che vogliono guadagnar bene, ed acquistare le merci, che costano molto. Del resto, basta che riesca bene un colpo solo, perché ogni membro della società faccia buonissimi affari, ma si tratta semplicemente di rischiare la galera, perché, quanto all'impiego dei mezzi, tutto essendo permesso, è il solo caso che deve decidere. In altri termini, occorrendo, si falsificheranno le carte di bordo, si mentirà la bandiera, si mentirà provenienza e la destinazione, si corromperà la vigilanza, o la si opprimerà con la preponderanza del numero.... si ucciderà, se occorre, pur di sbarcare, perché il contrabbandiere ha un modo tutto suo d'intendere l'onore del mestiere. Pel mercante bastano pochi colpi riusciti per arricchire, pel capitano, una serie di pochi viaggi, per l'equipaggio, che vive alla giornata, bastano le sbornie sacramentali e la vita avventurosa. Tanto è vero che i gusti variano: c'è nel mondo chi arrischia il suo a giuoco disperato per arricchire; c'è chi rasenta la galera ad ogni momento per ammassare un guadagno infame, c'è chi

vive in mezzo all'infamia per vivere, contento solo d'abbruttirsi ogni giorno di più.

Ma non sempre si arrischiano bastimenti e merci alla ventura, perché l'imprevisto può esporre a conseguenze disastrose. Per lo più, completato il carico all'estero, si prende il mare denunciando una destinazione, che o non è la vera, o è solo l'ultima. Intanto, con telegrammi simbolici, dove non capiscono che i soli interessati, si denuncia il prossimo arrivo al punto dov'è destinato tutto, o parte del carico.

A terra si prendono le necessarie precauzioni, e per prima cosa s'invia uno spione ad informarsi delle mosse della vigilanza, ed a studiare il punto più sicuro per fare il colpo. Questo spione è talvolta un pescatore, tal'altra un mendicante, che percorre lunghi tratti di spiaggia, s'interna nelle brigate di finanza con dei pretesti e con domande accortissime, e fiutando sempre i più ingenui, si fa dir dalle guardie quanto gli preme. Chi seguisse questo mendicante o pescatore, quando torna indietro, vedrebbe che ad un certo punto, datasi una guardata d'intorno, emette un fischio, a cui un altro risponde, e poco dopo, dalla prossima svolta, comparisce una carrozza, talvolta a due cavalli, che lo porta via come una visione. Così l'esplorazione è fatta, il luogo è scelto, le mosse della guardia conosciute.

Il bastimento, intanto, o sta per giungere od è già in vista. Un'imbarcazione peschereccia parte dal porto con tutto l'occorrente di reti e di attrezzi, e 10 robustissimi rematori. Il capo di questa barca è uno dei principali contrabbandieri, gli altri lavorano ai suoi ordini, e tutti sanno quel che debbono fare. Si tratta di avvicinarsi al bastimento segnalato, prendere la mercé che verrà consegnata ed aspettare la notte

per imbarcarla, dove un fanale rosso o d'altro colore indicherà la presenza della carovana degli spalloni. S'intende che intanto, alla spicciolala, gli spalloni (facchini, marinai a spasso, pescatori e gente simile) si recano al punto stabilito, dove trovano un capo a cui bisogna ciecamente ubbidire. Intanto la notte scende, e di preferenza si sceglie una notte senza luna. La barca che ha trasbordato i colli del bastimento, naviga lemme lemme verso terra, mantenendosi, però, ad una conveniente distanza, e non arranca la voga che quando è comparso il segnale, che significa: *Siamo qui !*

Però si procede con precauzione, e non si approda fino a che non vien fatto il segnale convenuto; imitando un canto d'uccello notturno o di un gallo.

Questo segnale significa *strada libera*. Allora la barca approda, vien circondata dai spalloni, ad ognuno dei quali si consegna un collo, ed in men che non si dica lo sbarco è fatto. Gli spalloni s'internano nelle vie non frequentate, i finti pescatori riprendono il largo ed al sorgere del sole rientreranno pacificamente nel porto.

Il bastimento intanto prosegue la sua rotta e ripete l'operazione per tre, quattro o cinque volte, sino a che giunge a destino vacante o con porzione di un carico innocente. Giova qui osservare che la responsabilità del capitano verso il *mercante*, cessa con la consegna ai barcaioli mandati. Il resto non è affar suo e lo sbarco è tutta impresa dei barcaioli. A loro volta i barcaioli si liberano da ogni responsabilità con la consegna agli spalloni per i quali risponde il capo carovana, perché lo spallone in caso di sorpresa, getta il carico e fugge.

Come si vede, è un'impresa abbastanza difficile, che richiede il concorso di molte persone ed una mente ordinatrice e lucida. Il più meraviglioso è il segreto assoluto che si mantiene fra i complici, il silenzio che si serba anche quando si ha la disgrazia d'incappare tra le unghie del gatto. Chi conoscesse da vicino questa gente, se ne meraviglierebbe doppiamente, in quanto si tratta di feccia dell'ultimo fondo e avanzi di galera.

I pericoli gravi che corrono i contrabbandieri in questi colpi di mano sorgono in tre momenti:

1. Esser colti colla merce in mare. E si cerca di ovviare a questo, agendo di notte, onde non esser veduti; usando barche meglio equipaggiate e più veloci di quelle della finanza, onde esser certi dell'esito della caccia. Supponendo che la fuga sia impossibile si getta a mare la merce e si resta con le reti e gli altri attrezzi.

Difficilmente la legge potrà colpirli se arrestati, perché ogni collo gettato a mare cola a fondo, essendo munito di apposite pietre, e, mancando la prova, nessun magistrato condanna.

2. Esser sorpresi mentre si sbarca. La cosa è difficile perché le misure son prese sempre bene e non si sbarca se non dopo che il drappello delle guardie si è ritirato. Ad ogni modo l'ora, l'oscurità ed il numero aiutano; si riesce quasi sempre a farla franca. Nella peggiore delle ipotesi resterà qualche collo in preda al fisco; la parte buona e maggiore, giunge a destino. Come possono fare due guardie armate contro 15 o 20 contrabbandieri risoluti a difender la preda?... Vogliamo crederò che le guardie siano tutti eroi?... Chi li vede?... Chi ne saprà domani del fatto occorso nella notte?... Tutte queste domande son dirette al fisco, che trascurando i mezzi

efficaci di vigilanza, si espone a perdite considerevoli, ed è lui il più interessato a rispondervi.

3. Esser sol presi durante il trasporto a spalla. Anche questo è molto difficile, poiché si percorrono sentieri, o non cogniti, o non frequentati dalle guardie. Ma in ogni caso, è risaputo che le guardie non possono esser che due, al massimo tre, se accompagnato dal graduato di sorveglianza, ed in tal caso non è difficile averne ragione e farle star buone. Diavolo che siano tanto sfegatate da volersi lasciare ammazzare per amor del servizio!... Ma se pure, tal sia! saranno uccise sul posto, poi i loro cadaveri saranno riportati sulla spiaggia e domani nessuno saprà nulla dei protagonisti del dramma.

Anche qui molte domande si affacciano alla mente circa la forza numerica dei drappelli in servizio, ma torniamo a ripeterlo, noi raccontiamo, non facciamo commenti.

Questo è il contrabbando classico, che come tutta le cose classiche, ha qualcosa di solenne e talvolta di tragico. Ma c'è anche il contrabbando comico, a base di scherzi o di tiri birboni. Una volta a causa di una mareggiata straordinaria, fu invasa dall'onde una grotta dove si custodiva del tabacco di contrabbando che andò perduto. Era un valore di circa £. 1000 a dir molto; che pensò il proprietario non volendo, perdere questo valore?... Si recò ad un ufficio superiore di finanza e disse che se gli si dessero L. 2000 avrebbe fatto prendere 3 o 4 quintali di tabacco. Si cercò di mercanteggiare, ma non ci fu verso, onde si concesse la somma domandata, e lui scortò gli agenti di finanza sul luogo misterioso, dove trovarono del tabacco buono a buttarsi via. Di questa burla, rise molto chi la fece ed altri.

Le botti di pece con dentro il barilotto del tabacco, le tavole a nascondiglio, le botti, casse, scatole ed altri recipienti a doppio fondo, son le cose conosciutissime o delle quali sarebbe inutile parlar qui.

Questa volta, come ognuno vede, la nostra esposizione è stata, puramente soggettiva e non aneddotica, né poteva essere diversamente, se non volevasi incappare nella cronaca personale, già anche troppo rasentata quando si parla di contrabbando in dogana. Crediamo che sin qui detto valga a dimostrare come, tanto nel contrabbando di frontiera che in quello marittimo, ci sia una grande disparità di mezzi d'esercizio e quelli di repressione. Difatti abbiamo veduto un sistema quasi completo di capitalisti, d'informatori, di esecutori e di complici del contrabbando a cui d'ordinario la legge non sa opporre che pochissimi agenti.

I drappelli delle guardie di finanza variano da un massimo di sei, ad un minimo di due uomini e quando son più di due, si suddividono in più drappelli, agendo isolati, ed a distanze tali l'uno dall'altro, che non sempre possono prestarsi man forte. Quindi l'ordinaria mansione, delle guardie di finanza implica l'esercizio di un coraggio e d'una fermezza non comuni, poiché per essi vi è lotta coi frodatori, lotta con gli elementi, lotta con popolazioni, generalmente ostili, e sempre in condizioni d'inferiorità assoluta. Ma non è forse possibile recare un rimedio a questo stato di cose, perché bisognerebbe moltiplicare il numero delle guardie di finanza, che sono già un corpo di 20 mila uomini. Le condizioni del bilancio italiano non consentirebbero oggi una spesa quadrupla per lo meno di quella che sostiene a questo scopo, e si è cercato di ovviare a questi inconvenienti con un complesso di sforzi parziali, che certo avranno dato buoni risultati.

Sul confine, in certe località più facili al varco, si istituirono le reti metalliche, specie di tende di due metri circa d' altezza che precludono i varchi minacciati e che non è possibile rompere senza far funzionare una suoneria che fa accorrere la forza sul punto minacciato. Questo sistema, ottimo in sé, ha il difetto di cagionare una forte spesa d' impianto e di manutenzione e che vale solo per determinate località, dove il servizio di vigilanza assume una speciale importanza. Sui laghi di Garda, Maggiore, di Lugano e sulla laguna di Venezia funziona un servizio di battelli a vapore, muniti di riflettori elettrici, cagionando una gravissima spesa di personale tecnico, di macchinario, combustibile e lubrificatili oltre il materiale, che solo l'importanza dei servizi che rende può, giustificare.

In alcuni grandi centri marittimi funzionano buone imbarcazioni a vela ed a remi, che hanno il solo difetto di esser troppo conosciute dai contrabbandieri e di non poter competere in velocità colle imbarcazioni e bastimenti, di cui questi si valgono. Tempo fa, per alcune zone marittime, si adoperavano delle navi a vapore della R. Marina su cui s'imbarcava del personale finanziario per la vigilanza del contrabbando, ma l'esperienza non fece mai buona prova.

Come si vede il problema della repressione del contrabbando, uno dei più complessi che incomba all' amministrazione finanziaria, è uno dei più studiati, e forse in non lontano avvenire, l'esperienza insegnerà a coordinare quanto oggi si presenta sparpagliato e per così dire in embrione. Poiché se alcuna cosa può giovare veramente a questo difficile servizio, è l'unità sul principio d'indirizzo lasciando agli esecutori quella libertà d' iniziativa di cui hanno bisogno.

Ed anche, sotto questo rapporto la amministrazione finanziaria ha fatto dei sapienti tentativi. Stabilito il fatto che cogliere il contrabbando in flagranza, dipende dal puro caso e che d'ordinario il contrabbando varca il confine e viene introdotto in consumo, si comprese che il tentativo di arrestarlo al varco si risolveva in un conato, se non sempre, spesse volte vano. Quindi si pensò a continuarne la persecuzione anche all'interno del territorio, fissando certe norme, che bene intese e scrupolosamente osservate conducono quasi sempre ad ottimi risultati. Ma, come ognuno intende, non è più il contrabbando classico coi suoi drammi e le sue peripezie che si svolge con questo sistema, sibbene una serie, d'atti preparatori, che partono da un'informazione iniziale e si seguono con una serie l'informazioni e d'indagini, sino a stabilire il luogo dove si nasconde il contrabbando e colpirlo. Questo non è più servizio di sentinella, di vedetta o di perlustrazione, ma servizio di polizia che fu ben definita finanziaria, il cui ultimo scopo è la perquisizione domiciliare.

Ma di questo parleremo altra volta.



**PREFETTO GEN. PIETRO SOGGIU**  
***Le rotte del contrabbando e le grandi organizzazioni  
di trafficanti basate all'estero***

Un sentito ringraziamento al Comando Generale del Corpo per questo invito, particolarmente gradito anche perché, sul piano affettivo, mi consente, con il ricordo, di rientrare in un edificio che ha visto i miei lontani anni di Accademia, e dopo cinquanta anni è difficile restare indifferenti; in particolare sento di dover ringraziare il Generale Luciani, al quale mi lega antica amicizia e stima, per l'invito e per l'iniziativa di questo Convegno che lui ha fortemente voluto, iniziativa tesa a ricordare un periodo straordinario che in molti qui presenti abbiamo vissuto, spesso intensamente. Sono stati gli anni del contrabbando dei famosi "tabacchi lavorati esteri". Ho letto, anche, alcuni atti con gli interventi che altri ufficiali del Corpo hanno tenuto sul contrabbando di tabacchi alla frontiera svizzera, interventi del maggio 2003 presso l'Accademia di Bergamo e che mi hanno fatto rivivere e tornare alla mente ricordi per un periodo della carriera al quale mi sento molto legato. Motivo in più per rivolgere a Luciano ancora un grazie di cuore.

In proposito, solo una breve notazione: qualcuno nell'occasione di Bergamo ha evocato il "contrabbando romantico"; io, personalmente, il contrabbando alla frontiera svizzera, negli anni '50 l'ho conosciuto e confesso di non averci trovato nulla di romantico: due miei ragazzi vennero uccisi da una macchina di trafficanti che li speronò durante un inseguimento, gettandoli nel lago Maggiore; i cani

anticontrabbando appena consegnati alle mie brigate di frontiera e che in poche settimane avevano fornito un contributo eccezionale in montagna, vennero uccisi, avvelenandoli.

Tralascio di descrivere gli atti criminali di cui fummo spesso oggetto durante perquisizioni, inseguimenti e quant'altro. Ripeto che trovai tutto ciò assai poco romantico; peraltro questa aggettivazione, oltre al essere ritenuta, da molti di noi che operavamo su quella frontiera, una autentica idiozia, doveva essere e deve essere considerata un grave errore, avendo consentito a molti di continuare a minimizzare la pericolosità del reato, a banalizzarlo, tanto che in diverse zone del Paese “impregnate” di contrabbando, si è continuato a considerare il fenomeno con un senso di indulgenza anche in tempi recenti, quasi a giustificarlo, a sopportarlo, fingendo di ignorare quale alta scuola di criminalità esso sia stato.

Ma di tutto ciò potranno più compiutamente riferire gli importanti relatori che seguiranno.

Quindi, il tema che mi è stato assegnato: correnti di traffico, le maggiori organizzazioni contrabbandiere, all'estero ed in Italia ed il contrasto informativo.

Forse non è usuale che un componente di una struttura di intelligence parli del suo lavoro. Di solito, anzi, non si fa. Seguirò il doveroso consiglio di evitare nomi, cognomi, indirizzi, date, ecc. ma comunque non è, per me, disagevole trattare il tema poiché il Servizio Informazioni della Guardia di Finanza ha avuto – nel periodo storico in trattazione – connotati tutti suoi e lontani dalla iconografia di quelli di altre strutture di intelligence, nazionali od estere, per non parlare,

poi, di quelle sciocchezze riferibili ai cosiddetti zero-zero-sette o agli eroi dei libri di Fleming e neppure a quelli di Le Carré.

Quindi nessuna lotta allo “spectre”, nessuna pistola paralizzante, nessuna esplosione, nessuna vettura Aston Martin, nessun attentato, ecc. ma solo puro, riservato sì, lavoro di intelligence; per la verità c’è stato un caso nel quale qualcosa di quel genere avvenne, ma, poiché fu e rimase un episodio unico, può essere correttamente definito la classica eccezione; peraltro, non vide l’Italia tra i suoi protagonisti.

Mi riferisco all’esplosione e successivo affondamento all’interno del porto di Tangeri (erano gli anni ’50) di una nave contrabbandiera che, con numerose altre, era solita fare la spola tra il porto marocchino e le coste meridionali francesi, Marsiglia, Sète, Cannes, Tolone. Saltò in aria in piena notte e nessuno seppe più nulla del fatto che – comunque – non fu mai imputabile alla “concorrenza”; sembrò invece a tutti classificabile come un episodio della serie “smettetela o vi affondiamo tutti e vi dimostriamo che sappiamo farlo”. Il mistero, come ho accennato, non fu peraltro mai risolto per cui il fatto venne da tutti duramente condannato. Finì lì. Certamente fu una operazione tanto spregevole e arrogante quanto, spiace riconoscerlo, efficace, se è vero, come è vero, che i “convogli” verso un certo Paese subirono un crollo verticale.

Tornando al Servizio Informazioni è d’uopo riferire subito, in sintesi, quale ne era l’articolazione: vi era una “centrale”, a Roma, ed un numero, variabile a seconda delle emergenti esigenze operative, di “centri occulti”, ubicati nelle zone del Paese ritenute maggiormente minacciate; si trattava di strutture completamente “coperte” e quasi del tutto affrancate dalle spesso assorbenti incombenze burocratiche

che caratterizzano i reparti e comandi territoriali; ordinate su uno o due ufficiali e quattro- sei sottufficiali, erano incaricate di monitorare costantemente il proprio settore territoriale svolgendo solo e soltanto attività di pura ricerca informativa, reperimento di fonti “sicure” e attendibili, individuazione e controllo costante dei gruppi contrabbandieri locali, e delle loro fonti di reddito, ecc. Questi “centri” hanno svolto un’attività di straordinaria efficacia, consentendo di disporre di una mappa continuamente aggiornata del contrabbando di tabacchi nel proprio territorio, attraverso indagini che hanno frequentemente condotto ad una serie di risultati, alcuni di grande rilievo operativo, doverosamente restati, per quanto riguardava l’origine della notizia, totalmente riservati.

Diversa, per struttura ed obiettivi, l’attività della Centrale del Servizio, incaricata di coordinare – ovviamente – l’azione dei “centri” ma con il particolare “target” di condurre all’estero, e cioè nei paesi – normalmente ostili – dai quali il traffico illecito partiva, o vi veniva organizzato o vi transitava, l’azione di contrasto informativo.

All’interno della Centrale – che, in sostanza, era costituita da una serie di uffici - venne inoltre realizzata con i mezzi tecnici e con personale specializzato del Corpo e progressivamente migliorata, una “centrale di ascolto” destinata – ed è bene chiarirlo con precisione per evitare spiacevoli equivoci – esclusivamente alla “passiva” intercettazione delle comunicazioni radio delle navi contrabbandiere. Tale attività fornì un ausilio di estrema validità all’organizzazione del contrasto navale; quando quelle navi iniziarono, poi, ad impiegare codici e comunicazioni cifrate per i collegamenti tra di loro e/o con la terraferma, venne dal Centro Ascolto realizzato – con l’importante

ausilio di organo collaterale – un sistema per la loro radio-localizzazione che si dimostrò di tale assoluta affidabilità da consentirci di indirizzare sempre con assoluta precisione i mezzi navali ed aerei del dispositivo di vigilanza.

Arrivai alla Centrale del Servizio, assumendo la direzione della Sezione Contrabbando (si chiamava Monopoli) e vi permasi per circa 13 anni ininterrottamente e ritengo sia questo il principale motivo per il quale l'amico Lucani mi ha chiesto di trattare dell'azione del Servizio "I" nel contrasto al contrabbando. Provenivo, peraltro da due consecutive esperienze condotte proprio nello specifico settore, e cioè il Comando di una Stazione Navale in Sicilia, quella competente sulle provenienze da Malta, per decenni spina nel fianco del nostro dispositivo di contrasto (con inseguimenti, sparatorie, abbordaggi, collisioni, ecc) e, poi, l'incarico di Capo della Centrale operativa del Comando Generale del Corpo la cui attività era quasi totalmente assorbita dal coordinamento delle operazioni aero-navali anticontrabbando.

E' doveroso ricordare il periodo storico dell'epoca: i decenni dal '50 al '70 nei quali il contrasto venne posto in essere, all'inizio, con mezzi non adeguati, modesti, scarsi: le unità navali del mio Comando erano tutte residuati bellici americani e canadesi della II Guerra Mondiale, spesso usurati e peraltro costruiti per finalità diverse da quelle di nostro interesse. Capo della Centrale operativa del Comando Generale era un titolo che faceva un grande effetto su un biglietto da visita ma nella sostanza il Capo della Centrale era Capo di se stesso, essendo l'unico ufficiale della Centrale Operativa, e lo stesso si può dire per la Centrale del Servizio Informazioni all'inizio articolata solo su 5-6

ufficiali; per dare un'idea della sua struttura limitata basterà ricordare ai colleghi del Corpo, che ora la conoscono per altri motivi, quale era la piccola villetta che la ospitava, all'inizio della sua attività, qui vicino.

Ebbene, forse proprio a motivo della indicata, generale modestia e scarsità di mezzi e di strutture, al confronto delle elevate disponibilità, della sofisticatezza e delle potenzialità finanziarie delle organizzazioni contrabbandiere – potenzialità certamente non ottenute attraverso operazioni “romantiche” – ricordo il nostro duro, impegnativo lavoro come altamente stimolante, direi intrigante, coinvolgente, sempre intenso. Si scendeva da un aereo e si saliva su un altro, ci si imbarcava su una nave per attraversare l'Atlantico pur di non perdere di vista personaggi fortemente sospetti, saliti a bordo del transatlantico con la loro vettura, si seguivano trafficanti nei loro spostamenti in Italia e all'estero, magari per scoprire che avevano viaggiato per incontrare l'amante o sorprenderli mentre acquistavano nella rada del Pireo due mercantili in un colpo solo, in un alternarsi di successi e di fallimenti, di buona e cattiva sorte, come accade in tutte le operazioni di intelligence. Va sottolineato, comunque, che l'obiettivo più costantemente perseguito, perché di gran lunga ritenuto il più proficuo e più efficace, era quello di porre in essere ogni azione, ogni accorgimento, ogni stratagemma, ogni forma di intervento idonei a rendere sempre più ardua, malagevole, problematica, scomoda, e soprattutto meno remunerativa l'attività dei gruppi che fronteggiavamo.

A questo proposito potrò far cenno ad alcuni interventi che incisero in modo particolare nel contrastare il traffico di t.l.e. verso l'Italia, ma

prima è opportuno un breve cenno a quell'operazione di intelligence che – verso la fine degli anni '60 – consentì di ottenere la sicura conoscenza della dimensione imprenditoriale assunta dal fenomeno, ormai nelle mani di gruppi criminali fortemente strutturati.

Si trattò dello sviluppo di una investigazione attivata sul proprio territorio dal collaterale organo spagnolo che, dopo mesi di indagini, chiese la nostra collaborazione avendo rilevato che la direzione e l'organizzazione di un importante gruppo criminale erano nelle mani di alcuni personaggi italiani.

Dopo settimane trascorse a Barcellona e dintorni, fu agevole identificare in un notissimo personaggio del contrabbando internazionale quell'italiano che, anni dopo - sgominata la più complessa e potente organizzazione retta, fuori dall'Italia, da quel notissimo trafficante che in gergo chiamavamo il Capo dei Capi dei Capi – assunse il ruolo del numero uno in Europa il che, nel particolare comparto, significava numero uno nel mondo. Elegante, facoltoso, scaltro, feroce e spietato con avversari e subordinati (a suo carico un duplice, tentato omicidio) aveva – con decenni di anticipo sugli imprenditori europei – “delocalizzato” la sua organizzazione, sistemandone la direzione in Spagna per sfuggire alle indagini che il Corpo aveva attivato nei suoi confronti, investendo nel paese iberico i proventi, risultati enormi, del traffico svolto a danno dell'Italia. Venne, dopo altre lunghe indagini, arrestato con i suoi accoliti a Barcellona; seguì il sequestro dei numerosi beni mobili e immobili acquistati sempre per contanti, per centinaia di milioni di pesetas; ma assunse particolare interesse il materiale rinvenuto nelle sue numerose pertinenze (codici per le comunicazioni nave-nave e nave-terra;

rubriche telefoniche cifrate; documenti bancari, collegamenti epistolari con personaggi di rilievo, ecc) e – infine – il reperimento di un foglio nascosto sulla sua persona, e che tentò invano di ingoiare, nel quale appariva un attento disegno del porto di Genova con un riferimento preciso alla diga foranea della città. Le indagini subito attivate a quella sede consentirono, dopo due mesi circa, di rilevare che, con incredibili, difficili e tecnicamente sofisticati interventi, l'organizzazione aveva realizzato il più grande e "sicuro" deposito di sigarette di contrabbando, mai scoperto, all'interno dei colossali cassoni di cemento armato che costituivano l'enorme diga, liberati dalla zavorra che li teneva ancorati al fondale: dodici tonnellate di sigarette estere vi erano ancora depositate al momento dell'intervento ma i cassoni svuotati, impermeabilizzati all'interno, forniti di scaffalature, ecc. ne potevano contenere dieci volte tanto il che non è escluso che possa essere accaduto.

Naturalmente altre numerose operazioni di rilevante importanza vennero in seguito realizzate su input informativi nei confronti di gruppi criminali organizzati, ma quella di Barcellona – per gli sviluppi che poi ebbe anche in materia di riciclaggio dei copiosi introiti del gruppo – rimase tipica e "dettò" la linea per una sempre più marcata collaborazione internazionale.

Torno al tema delle attività poste in essere dal Servizio Informazioni per rendere sempre più arduo alle organizzazioni contrabbandiere lo svolgimento delle loro operazioni illecite; particolarmente efficaci furono quelle condotte ad Anversa, al Pireo, in Montenegro, a Marsiglia, spesso in stretto collegamento con gli omologhi Servizi esteri, ma delle quali il modesto tempo a disposizione non ne consente

l'illustrazione. Due operazioni sono, invece, da rendere – sia pur brevemente – note, perché il loro successo determinò problemi gravissimi ai gruppi che fronteggiavamo.

La prima riguardò Panama. Si era all'inizio degli anni '70 e, in quel periodo, la quasi totalità delle navi contrabbandiere batteva bandiera panamense, perché ufficialmente di proprietà di società con sede a Panama, il che consentiva agli avvocati di tali società di farsi restituire la nave catturata da magistrati che accettavano l'ipotesi secondo la quale la società proprietaria era all'oscuro dell'attività contrabbandiera svolta dal capitano e dall'equipaggio del natante (con motivazioni che è bene non commentare), restituzioni concesse spesso attraverso il pagamento di “cauzioni” di modestissima entità, ovviamente subito corrisposte.

Il Servizio ottenne informazioni (anche a seguito di notizie acquisite circa lo “strano” suicidio di un console panamense a Genova) secondo le quali l'iscrizione a Panama di alcune navi appariva fortemente sospetta; i dubbi divennero più concreti a seguito di indagini condotte a Casablanca ed al Pireo nei riguardi dei consoli panamensi operanti in quelle sedi ed in numerose altre località; ad esempio, la console di Panama a Napoli conviveva, peraltro, ed era solita viaggiare con un notissimo trafficante napoletano; il già indicato console a Casablanca era il fratello di quello suicidatosi a Genova, ecc. Fu quindi ritenuto opportuno affrontare il problema con ogni determinazione e si rese, quindi, necessario recarsi a Panama ove consegnammo ad una particolare, non comune figura governativa, peraltro solo in quel paese esistente (il Ministro dei Consoli e delle Navi) un dossier con le foto e le caratteristiche delle navi panamensi sino ad allora sequestrate. Dopo

pochi giorni venimmo convocati per sentirci dire – in modo compiaciuto – che quelle navi non erano panamensi perché non risultate iscritte nei registri di quella marineria; capimmo in quel momento di aver visto giusto e solo allora consegnammo altro dossier contenente le copie dei documenti (atti di nazionalità e di proprietà, bandiera, certificati di stazza, ecc) rinvenuti a bordo delle stesse navi: documenti di assoluta autenticità che i Consoli di diverse sedi avevano rilasciato ma che si erano “dimenticati” di trasmettere o di rendere noti alle loro autorità centrali, peraltro incassando , a loro favore, somme a dir poco cospicue. E ciò, dal potere centrale, non poteva essere ... perdonato. Il Ministro dei Consoli e delle Navi venne subito in Europa, destituì tutti i Consoli che avevano commesso gli illeciti, e tolse la bandiera ad una serie di natanti panamensi che l’avevano ottenuta in modo illegale, il che determinò una autentica paralisi operativa per le navi impiegate nel traffico. Purtroppo, solo per pochi mesi.

L’altro provvedimento riguardò Malta. L’isola, dopo la “chiusura” di Tangeri, era diventata la base di gran lunga più importante e, quindi, più utilizzata per i trafficanti; non era raro trovare in banchina sei o sette natanti contrabbandieri sotto carico, navi mercantili “gradite” nell’isola anche perché ne utilizzavano i grandi cantieri, i magazzini, le officine, i bacini, in tal modo fornendo valuta preziosa ad una economia in declino dopo l’avvenuta chiusura di tutte le basi inglesi sull’isola, provvedimento non condiviso dalla popolazione ma fortemente voluto da un nuovo premier nazionalista. La permanenza a Malta di navi e relativi equipaggi, spesso unita a quella di membri importanti delle organizzazioni, impose al Servizio Informazioni una

continua, attenta presenza a La Valletta che – per anni – venne costantemente, se non giornalmente, monitorata, a tal punto che fu giocoforza stabilire infine contatti ufficiali con quelle autorità doganali e di polizia, sino a giungere, nel tempo, al capo del Governo con il quale il Direttore del Servizio dell’epoca, proseguendo nell’azione del suo predecessore, riuscì a definire un accordo di eccezionale rilevanza – peraltro quasi a “costo zero” – per il quale venne, nella sostanza, interdetto il porto di Malta alle navi contrabbandiere, dalla sera alla mattina, con uno stratagemma “documentale” che provocò anche le, vane, proteste di studi legali di diritto internazionale, precipitatisi alla Valletta per far recedere le autorità doganali dal provvedimento.

La perdita di Malta costituì, per i gruppi di trafficanti, la più dura delle sconfitte, perché li costrinse a riordinare il loro intero dispositivo, cercare nuovi fornitori, reperire nuovi magazzini, studiare rotte diverse, corrompere nuovi organismi statali, il tutto con costi elevatissimi. Tutto ciò li fermò, ancora purtroppo, solo per alcuni mesi.

Queste brevi notazioni sull’attività del II Reparto nella lotta al contrabbando di tabacchi non sono esaustive, ovviamente, dei compiti attribuiti al Servizio “I” né, soprattutto, dei risultati ottenuti, sia perché gran parte di questi ultimi sono doverosamente rimasti riservati, sia perché non è quantificabile in termini numerici – ma è stata certamente elevata – l’efficacia del contributo dell’organo informativo alla conoscenza del fenomeno e, conseguentemente, alla sua repressione.

Per concludere, non posso non riferire brevemente di un episodio che doveva rimanere , per accordi presi con un certo Paese, assolutamente segreto, ma che, per un fatto particolare fui obbligato a riferire; ritengo opportuno parlarne perché dall'episodio emersero aspetti gravissimi sull'organizzazione del fenomeno del contrabbando di tabacchi.

Nel milanese era stata rinvenuta uccisa – dopo il pagamento di un ingente riscatto – una ragazza in quello che fu il primo episodio criminale di sequestro a scopo estorsivo in Italia. I giornali ne parlarono per mesi. Qualcuno lo ricorderà, la ragazza era tale Cristina Mazzotti.

Ebbene, risultò che alcune banconote di quel riscatto erano state versate in una banca estera dal notissimo Capo dei Capi dei Capi dei Capi, ivi residente da decenni, ossequiato da diverse autorità, anche perché vi movimentava – settimanalmente – cifre ingentissime, cosa che, in quel Paese è stata sempre altamente apprezzata.

L'uomo, nonostante le numerose richieste di estradizione in Italia connesse ai diversi ordini e mandati di cattura, ordini di carcerazione, ecc. a suo carico, viveva tranquillo e onorato in quel Paese, la cui immagine, però, qualora fosse emersa una connessione tra istituti di credito e la feroce criminalità organizzata dei sequestri di persona, ne sarebbe stata gravemente intaccata ed i depositi esteri – così emerse dopo – si sarebbero significativamente ridotti, dirigendo per altri, più “puliti” lidi. Quelle autorità decisero quindi di sottoporre a controllo telefonico – e per la prima volta - decine di utenze del gruppo, private, d'ufficio, di mogli, figli, amanti, ecc. così scoprendo un “giro” impressionante di cui, però, non tutto era a loro chiaro.

Avevano bisogno di qualcuno che “decifrasse” ciò che veniva detto; e non fu agevole rimanere per lungo tempo isolato in quella cittadina, ascoltando migliaia di telefonate, del tenore e della pericolosità inaspettate, che consentirono peraltro di realizzare interventi operativi di enorme rilevanza. Ma non fu questo l’aspetto da sottolineare: fu quello dell’emersione di un livello di corruzione elevatissimo, che solo in modestissima parte interessava l’Italia, ma che coinvolgeva ministri, Capi di Stato, strutture statali di diversi Paesi, soprattutto dell’area dell’Europa orientale, ma non solo. L’uomo aveva con tali autorità, diretti, personali, espliciti contatti: acquisto di ville, di vetture di lusso, viaggi per famigliari, apertura di conti bancari, ecc; ingiungeva a personaggi eminenti comportamenti e impartiva ordini. E’ tempo di chiudere, ma ricordo che tornai in Italia con l’amarezza che alcuni dei nostri sforzi, dei sacrifici dei nostri uomini, fossero in certi casi stati vani, anche se quel gruppo venne poi sconvolto, cacciato da quel Paese e, nella sostanza, non venne colà più ricostituito.

Comunque quella esperienza, in parte sgradevole anche per le minacce che fecero seguito, mi convinse della ovvia, assoluta necessità che l’azione di intelligence, per essere autenticamente efficace, dovesse svolgersi anche e soprattutto nei paesi esteri ove il fenomeno criminale aveva le sue basi o la sua origine o la sua movimentazione, se è vero, come è vero, che in un mese avevamo conosciuto ciò che in un decennio ci era stato, in gran parte, ignoto.

Per questo, quando assunsi l’incarico di Direttore Centrale per i Servizi Antidroga nazionali, mi battei affinché nostri funzionari potessero con carattere di stabilità, operare nei paesi ove il fenomeno-

droga aveva origine. E fui fortunato di trovare un Ministro ed un Presidente del Consiglio che appoggiarono fortemente la proposta e contribuirono all'approvazione della legge che consente di inviare all'estero 20 tra ufficiali e funzionari, tuttora operanti tra Bolivia e Thailandia, Colombia e Cipro, Olanda e Marocco, Perù e Senegal, Libano e Turchia, ecc..

Ho appreso che anche il Corpo ha recentemente dato corso ad un impegno del genere, sia pure con procedure ed obiettivi diversi e non posso che complimentarmi per la decisione e plaudire a questa iniziativa, che sarà certamente foriera di importanti risultati per la complessa attività operativa della Guardia di Finanza.

Grazie.

**GEN. C.A. PIERPAOLO MECCARIELLO**  
***Le strategie della Guardia di finanza nella lotta  
al contrabbando marittimo***

**1. Generalità – 2. Da Tangeri a Ginevra – 3. Il decennio '60 e “la battaglia di Napoli” – 4. Una nuova strategia per l’azione in alto mare.**

**1. Generalità**

Il termine “strategia” non è eccessivo. Sul fronte del contrabbando marittimo la Guardia di finanza, nell’arco di quasi mezzo secolo, sviluppò una linea d’azione coerente, che alla fine fu il fattore determinante - anche se non l’unico – per l’estinzione del fenomeno, o meglio, per la sua radicale trasformazione.

Una linea d’azione che interagì profondamente con l’ordinamento del Corpo (realizzazione di strutture dedicate), con la logistica (acquisizione di nuovi mezzi tecnici), con la dottrina d’impiego (definizione di nuovi procedimenti operativi), con la normativa (proposte per l’adozione di provvedimenti legislativi e regolamentari). Le esigenze della lotta al contrabbando marittimo determinarono due modifiche fondamentali nella fisionomia della Guardia di finanza.

Il superamento della dimensione locale (legionale, al massimo), innanzitutto, imposto dalla necessità di fronteggiare una forma di illecito che si sviluppava su ampi spazi, secondo un *modus operandi* uniforme, posto in essere da un centro decisionale unico, espressione

di poteri gestionali e di fonti di finanziamento se non uniche, certo strettamente coordinate, alla quale era sbagliato opporre un dispositivo operativo fortemente compartimentato come quello allora previsto dall'ordinamento territoriale.

La Guardia di finanza reagì prima accentrando la direzione delle operazioni in capo ad un reparto "pilota" indicato di volta in volta, poi istituendo un sistema permanente di comando, coordinamento e controllo articolato in una centrale operativa nazionale e centri operativi periferici, e strettamente correlato ad una centrale informativa in grado di analizzare i dati, mantenere il collegamento con gli organi collaterali nazionali ed esteri e svolgere direttamente attività di ricerca, mediante una rete palese ed una occulta, gestendo fonti e mezzi tecnici.

L'acquisizione di una dimensione nazionale fu la premessa indispensabile per il passaggio a quella internazionale, che è oggi normale per tutte le espressioni operative della Guardia di finanza.

L'altra modifica fondamentale fu conseguenza dell'innesto, nella struttura, di una componente tecnica progressivamente più rilevante. La creazione dal nulla di una componente aerea e, quasi altrettanto, di un sistema di telecomunicazioni, il significativo potenziamento del naviglio e della motorizzazione operativa, l'acquisizione di sofisticati mezzi tecnici di investigazione, provocarono un sostanziale cambiamento nell'atteggiamento verso le innovazioni, nella rilevanza attribuita all'addestramento di specializzazione ed ai vincoli logistici e finanziari alle decisioni operative.

Anche questo fu un passo decisivo verso la realtà attuale, dominata dalla telematica.

E' doveroso accennare, peraltro, alle resistenze d'ambiente che fu necessario superare.

L'indifferenza dell'ambiente esterno, innanzitutto, che a lungo insistette nel fermare l'attenzione sull'aspetto folcloristico e sull'asserita marginalità del fenomeno nelle sue espressioni minimali, ed a lasciar cadere nel vuoto i richiami che la Guardia di finanza, in solitudine, faceva alla valenza criminale del contrabbando ed agli effetti devastanti che esso avrebbe avuto sul tessuto sociale.

Una svolta si ebbe soltanto quando, dalla fine degli anni '60, risultò evidente la connessione tra contrabbando e grande delinquenza organizzata – più esattamente, quando finalmente si capì che il primo era soltanto una delle forme di manifestazione della seconda – e l'attenzione si spostò sul campo, politicamente più suggestivo, della lotta alla criminalità di stampo mafioso.

Non mancarono, certo, anche le resistenze interne.

Una concezione del rapporto gerarchico obsoleta, ma prevalente fino ai primi anni '50, la rigorosa compartimentazione della direzione operativa, la diffidenza nei confronti di mezzi tecnici non conosciuti e di procedimenti operativi importati da altri ambienti costituirono indubbiamente una remora iniziale non trascurabile.

L'aneddotica al riguardo è abbondante, ma è meglio resti affidata alla tradizione orale, quel che conta è che l'isteresi fu superata in tempo relativamente breve.

## 2. Da Tangeri a Ginevra

L'evoluzione del fenomeno dalla fase del contrabbando "di infiltrazione", endemico in corrispondenza dei grandi porti, a quella del contrabbando "d'impresa", nella quale il traffico era gestito da organizzazioni internazionali ad alta disponibilità di risorse finanziarie e tecniche, colse la Guardia di finanza alla fine degli anni '40, appena superata la ricostruzione postbellica e recuperati livelli di efficienza paragonabili a quelli anteguerra.

La minaccia era costituita dall'attività di una flottiglia eterogenea (dal panfilo al motoveliero, al dragamine, alla motosilurante) che partendo dal porto di Tangeri, al quale lo statuto internazionale conferiva caratteristiche di "santuario" impermeabile al controllo, raggiungeva le acque italiane dove, tenendosi al margine della "zona di vigilanza doganale marittima" prevista dalla legge allora in vigore (fino a dodici miglia dal litorale), trasbordava il carico, generalmente costituito da 1500/2000 casse di sigarette, sui pescherecci italiani che provvedevano al trasporto fino al punto di sbarco.

Il dispositivo di vigilanza costiera contrapponeva una strategia quasi esclusivamente statica, imperniata su un "cordone" litoraneo non molto diverso dal modello ottocentesco, integrato sul mare da unità di caratteristiche simili a quelle utilizzate dai contrabbandieri (provenivano, le une e le altre, dal *surplus* bellico alleato), ma in numero assolutamente insufficiente, ed a terra dalle sezioni anticontrabbando dei nuclei di polizia tributaria investigativa, praticamente prive di mobilità e dipendenti, dal punto di vista informativo, dalle fonti confidenziali locali.

Malgrado queste limitazioni, tra il 1948 ed i primi anni '50 una serie di catture permise di acquisire informazioni sufficienti a delineare un quadro attendibile del fenomeno ed a ricostruire i procedimenti operativi delle organizzazioni contrabbandiere, tanto da consentire l'elaborazione di una nuova strategia di contrasto.

Punto di partenza era, ovviamente, il monitoraggio della zona di origine del traffico, in pratica il porto di Tangeri, dove per i motivi già detti non era utile sollecitare controlli di autorità istituzionali, né tanto meno erano possibili forme di intervento diretto (altri lo fecero, ma in un contesto diverso, quello del conflitto franco-algerino).

Quanto alla zona di destinazione in Italia, ci si rese conto ben presto che era illusorio tentare di individuare preventivamente le località di sbarco in relazione ai rapporti di distanza rispetto ai mercati di consumo, resi irrilevanti dallo sviluppo della viabilità e della motorizzazione, o affidandosi alle confidenze della piccola criminalità locale, esclusa dal traffico. Ed altrettanto privo di prospettive concrete risultò lo studio sistematico della topografia del litorale, per condurre il quale il comandante generale Antonio Norcen, ex-direttore dell'Istituto Geografico Militare, decise nel 1953 l'acquisto dei primi due elicotteri del Corpo. I punti dove era possibile mettere a terra i carichi di contrabbando, lungo gli ottomila chilometri di coste della penisola e delle isole maggiori, erano praticamente infiniti, ed i due velivoli furono destinati al pattugliamento delle acque costiere.

Per superare la filosofia del "cordone" statico ed evitare dispersione di forze, l'alternativa era costituita dall'azione informativa nella "zona di transito" del traffico, in acque internazionali, alla maggiore profondità possibile in relazione ai mezzi disponibili, con l'obiettivo di orientare

il dispositivo di contrasto, in modo di consentire interventi “a ragion veduta” nella zona di destinazione.

Lo sviluppo di una struttura informativa adeguata fu subito considerato come la premessa necessaria per una seria azione di contrasto.

Il primo passo fu la costituzione nell’ambito del comando generale della Guardia di finanza, nel 1952, di un nuovo ufficio, individuato da una denominazione sufficientemente misteriosa, “S.I.S.” (acronimo per “Stampa,Informazioni,Statistica”), destinato a dar vita, nel giro di pochi mesi, a tre articolazioni autonome.

L’ Ufficio “I” comprendeva una centrale di *intelligence* destinata a gestire una rete di centri occulti in Italia ed all’estero (uno dei quali, naturalmente, a Tangeri), ai quali era affidata la ricerca informativa in tutti i settori di attività istituzionale della Guardia di finanza. Oltre al contrabbando dei tabacchi (che aveva anche una componente terrestre tutt’altro che irrilevante) campi d’azione privilegiati dell’ufficio erano il traffico di materiali strategici (di grande interesse in clima di “guerra fredda”) e quello di sostanze stupefacenti, allora alle sue prime manifestazioni di pericolosità sociale.

Nella “zona di transito”, l’organo informativo agiva mediante una rete di “centri ascolto” ubicati in località costiere, in grado di intercettare le comunicazioni radio che i natanti contrabbandieri erano costretti a scambiare con la base di Tangeri e con una o più stazioni clandestine in Italia, incaricate di gestire i natanti nazionali destinati al trasbordo ed al successivo sbarco dei carichi. Le comunicazioni avvenivano con un linguaggio convenzionale e con sistemi di cifratura rudimentali, penetrabili senza eccessiva difficoltà. Degno di ogni rispetto era

invece il mezzo usato dai centri ascolto per corrispondere con la centrale di Roma: era la mitica macchina cifrante “Enigma”, protagonista dell’operazione “Ultra” della seconda guerra mondiale, alcuni esemplari della quale erano stati acquistati in un deposito di residuati bellici in Germania.

Fu quasi subito avvertita la necessità di integrare la sequenza informativa (segnalazione della partenza del natante contrabbandiere da Tangeri – intercettazione delle comunicazioni in navigazione) con una fase successiva, di osservazione diretta, finalizzata alla verifica delle informazioni, al mantenimento del contatto visivo con il natante ed eventualmente alla guida su di esso delle unità navali, qualora si fossero realizzate le condizioni per la cattura.

Da questa esigenza ebbe origine la costituzione della componente aerea della Guardia di finanza, la cui data di nascita ufficiale è il 1 febbraio 1954, giorno in cui fu istituito il “Servizio Aereo” presso il comando generale del Corpo.

Nel corso dello stesso anno furono eseguite due esercitazioni di ricerca e di cooperazione aeronavale (“Tirreno” tra il Mar Ligure e l’arcipelago toscano, “Orchidea” tra le Isole Ponziane e Punta Licosa nel Cilento), seguite, nella primavera del ’55, dall’organizzazione di un servizio permanente di esplorazione aeromarittima dotato di tre bimotori *Beechcraft C.45* posti a disposizione dall’Aeronautica Militare sugli aeroporti di Palermo-Bocadifalco, Napoli-Capodichino e Pisa-S.Giusto.

L’azione nella zona di destinazione del traffico – tra il margine esterno della zona di vigilanza doganale marittima e quello interno della zona di vigilanza terrestre (cinque chilometri dal litorale) – fu

potenziata con l'entrata in servizio di motoscafi d'altura, di autovetture da inseguimento, ed in un secondo tempo anche di elicotteri per il pattugliamento diurno del litorale e delle acque costiere, e con la costituzione, a Palermo, Napoli, Livorno e Genova, di centri operativi per il coordinamento delle varie componenti del dispositivo.

Verso la fine del decennio, nel 1958, fu istituito un organo di coordinamento e controllo a livello nazionale, la centrale operativa del comando generale, a disposizione della quale fu posto un "nucleo navale di manovra" costituito da due motovedette di adeguate caratteristiche ("Monte Cimone" e "Monte Sperone"): Si pensò anche ad elaborare una dottrina d'impiego, sviluppando in una "Istruzione sul Servizio Aereo" le direttive per la cooperazione aeronavale diramate nel '55 e '56.

L'attività coordinata delle strutture informativa ed operativa ottenne risultati importanti in termini di catture e di sequestri, ed obbligò le organizzazioni contrabbandiere a rinunciare all'utilizzazione di pescherecci italiani nella fase di trasbordo e sbarco dei carichi, sostituendolo con unità veloci in grado di competere con quelle della Guardia di finanza, le quali da Tangeri navigavano di conserva con le navi madri fino a distanza di sicurezza dalle coste italiane, e venivano poi lanciate per effettuare lo sbarco e riguadagnare le acque internazionali nel giro di poche ore, completando l'operazione entro l'arco notturno.

Il volume complessivo del traffico non si ridusse però in modo significativo, e l'azione di contrasto dovette anche registrare un'evoluzione negativa quando, ancora nel 1958, nel processo contro

uno dei principali organizzatori del contrabbando, il corso Pascal Molinelli, il nucleo centrale di polizia tributaria fu costretto a “bruciare” la fonte informativa costituita dalle intercettazioni radio, provocando una drastica contrazione delle comunicazioni avversarie.

In realtà, si era giunti ad una situazione di stallo, nella quale l’altissima remuneratività del contrabbando, conseguente a sua volta al livello elevato dell’imposizione fiscale sul tabacco, assicurava alle organizzazioni margini di profitto ampiamente sufficienti ad ammortizzare le perdite provocate dall’azione di contrasto.

La legislazione doganale italiana, poi, necessariamente recependo principi del diritto marittimo internazionale, consentiva la cattura dei natanti ed il sequestro dei carichi soltanto all’interno della zona di vigilanza. In mancanza di sistemi strumentali di determinazione, la posizione in mare e di notte, di solito in assenza di punti di riferimento sulla costa, veniva stimata in contraddittorio tra il capitano del natante catturato ed il comandante dell’unità della Guardia di finanza. La controversia intorno al punto nave al momento della cattura divenne allora il cavallo di battaglia per una schiera di avvocati difensori, i quali non di rado riuscirono ad ottenere la restituzione della nave e del carico.

La convenzione internazionale sul diritto del mare stipulata a Ginevra, sempre nel 1958, segnò quindi un punto di svolta di importanza determinante.

L’articolo 23 dello strumento, infatti, consentiva di proseguire in acque internazionali l’inseguimento di una nave iniziato nella zona di vigilanza da parte di unità navali degli stati rivieraschi (c.d. “diritto di inseguimento”).

### 3. Il decennio '60 e la “battaglia di Napoli”

Per tutto il decennio successivo, la strategia di contrasto al contrabbando marittimo fu essenzialmente diretta allo sfruttamento delle possibilità d'azione in acque internazionali offerte dalla convenzione di Ginevra.

Protagonisti furono quindi i nuclei navali di manovra (al primo fu affiancato un secondo nel 1962), che non tardarono ad affermarsi come unità di *élite* sia per il livello di addestramento e di motivazione degli equipaggi che per le prestazioni del materiale di cui erano dotate. Episodi significativi, tra gli altri, furono la cattura, al largo delle Egadi, del natante veloce *Carola*, che si difese accanitamente anche con il lancio di ordigni incendiari sulla coperta delle unità inseguitrici, del *Brave Bunting*, raggiunto nelle Bocche di Bonifacio dopo aver speronato una vedetta nel Golfo di Napoli, e del *Touphinambanas*, sorpreso davanti a Genova dal 1° nucleo di manovra, che raggiungeva di notte la zona di agguato dopo essersi occultato, durante il giorno, tra le isole dell'arcipelago toscano.

In quegli anni modificazioni importanti si verificarono anche nell'assetto delle organizzazioni contrabbandiere.

Nel 1961 Tangeri, annessa al regno del Marocco, perse il suo statuto internazionale ed i trafficanti furono costretti a spostare la loro base a Gibilterra, utilizzando come punto di appoggio anche Malta.

La scomparsa, poi, di un personaggio carismatico come Lucky Luciano – morto di infarto nel 1962 nell'aeroporto di Capodichino, sotto gli occhi dei finanziari che stavano per arrestarlo – provocò una vera e propria guerra di successione, nella quale si confrontarono le

organizzazioni marsigliesi e siciliane. “Cosa Nostra” ebbe alla fine il sopravvento, ed il contrabbando marittimo assunse una più marcata connotazione criminale, manifestando anche un’evidente connessione con il narcotraffico.

Dal lato dell’azione di contrasto, il decennio ’60 fu caratterizzato dalla graduale perdita di importanza delle intercettazioni radio, e dal venir meno dell’esplorazione aerea d’altura, in seguito alla radiazione per vetustà del *Beechcraft C.45*, solo sporadicamente sostituito con missioni degli aerei antisom dell’Aviazione per la Marina, molto più costose e necessariamente subordinate alle esigenze operative della Forza Armata. Fu invece incrementata la linea di volo elicotteristica, fino a raggiungere la copertura dell’intero sviluppo costiero nazionale e dei tratti svizzero ed austriaco del confine terrestre.

Altri problemi riguardavano il naviglio, per la necessità di sostituire le motovedette “canadesi” del tempo di guerra, ed anche quelle entrate in servizio nei primi anni ’50, ormai obsolete e comunque non corrispondenti ai nuovi criteri di impiego.

In attesa della definizione di un nuovo progetto di guardacoste, destinato a costituire il nerbo del naviglio di crociera per un adeguato periodo tempo, furono acquistate in Gran Bretagna otto siluranti “*Dark*” costruite tra il ’56 ed il ’57 e dismesse dalla *Royal Navy*. Il nuovo guardacoste di produzione nazionale – la classe “*Meattini*” – entrò finalmente in linea nel 1970 e nel giro di otto anni, anche grazie ad un finanziamento straordinario, ne furono costruiti ben 57 esemplari.

Il “passaggio di mano” al vertice delle organizzazioni contrabbandiere implicò anche un cambio sostanziale nel *modus operandi*, imposto

dalla necessità di neutralizzare le possibilità d'azione attribuite alla Guardia di finanza dalla convenzione di Ginevra.

I relativamente piccoli natanti di concezione militare utilizzati fino a quel momento con base Tangeri-Gibilterra furono sostituiti da “*cargo*”, in grado di trasportare grossi carichi dai porti dell'Europa Settentrionale fino a zone di attesa situate a grande distanza dalla costa, nelle quali potevano “pendolare” in condizioni di sicurezza anche per periodi prolungati.

Le navi, in sostanza, fungevano da emporio galleggiante per una quantità di motoscafi veloci (i cosiddetti “motoscafi blu”), che provvedevano poi allo sbarco. I piccoli natanti, molto veloci, agivano in numero tale da saturare il dispositivo di contrasto, che riusciva a intercettarne soltanto alcuni. Il sequestro dei motoscafi, del resto, provocava danni modesti per la piccola entità dei singoli carichi, ed era difficile provare la relazione tra motoscafo e nave-emporio, necessaria per legittimare l'azione contro quest'ultima.

Anche in presenza di condizioni favorevoli dal punto di vista giuridico, poi, la cattura della nave presentava difficoltà non indifferenti, poiché si trattava di abbordare in mare aperto un bastimento di dimensioni molto maggiori di quelle dei guardacoste, vincendo la resistenza dell'equipaggio, tutt'altro che conforme alle ormai vecchie regole del *fair play* marinaresco.

L'azione fu comunque tentata con successo, il 29 novembre 1976, nei confronti della motonave “*Olympios Hermes*”. Da allora si susseguirono, nelle acque del Basso Tirreno, i conflitti anche a fuoco tra le unità della Guardia di finanza ed i motoscafi contrabbandieri, e gli arrembaggi avventurosi alle navi-emporio.

Una vera e propria “battaglia”, sostenuta anche dall’orientamento favorevole della magistratura napoletana, e non priva di ripercussioni sull’ordine pubblico della città.

Alla fine, le organizzazioni contrabbandiere abbandonarono il campo, ma il successo dell’azione di contrasto non valse ancora a risolvere il problema.

La base del traffico fu infatti spostata nella rada di Durazzo, sotto la protezione delle autorità albanesi, con le quali il nostro Paese non aveva rapporti di collaborazione. I motoscafi blu napoletani si trasferirono in Puglia, ed il problema assunse aspetti diversi, da un certo punto di vista anche più pericolosi.

#### **4. Una nuova strategia per l’azione in alto mare**

Lo spostamento del centro di gravità del traffico nel Basso Adriatico e nel Canale d’Otranto non significò immediatamente la cessazione dell’attività nel Tirreno e nello Stretto di Sicilia.

Dopo i numerosi sequestri effettuati dal 1976 in poi, le organizzazioni avevano fatto ricorso all’impiego delle cosiddette “navi-nonna”, bastimenti di stazza superiore alle 600 tonnellate, in grado di stazionare per lunghi periodi in posizioni a 150-200 miglia dalla costa, per fungere da deposito galleggiante per le navi-madre, incaricate a loro volta di trasportare i carichi fino ai punti di incontro con i motoscafi.

Il frazionamento dei carichi riduceva sensibilmente i danni in caso di cattura, mentre lo spostamento dei punti di rifornimento sempre più al largo poneva ulteriori difficoltà all’azione di contrasto.

Al limite giuridico di legittimità dell'azione, superato grazie all'applicazione degli istituti del diritto di inseguimento e della "presenza costruttiva", si andava così sostituendo un limite tecnico, determinato dall'inadeguatezza dei mezzi disponibili.

La questione fu messa allo studio dal comando generale della Guardia di finanza fin dal marzo 1980, quando un gruppo di lavoro, esaminata la situazione del naviglio e della linea di volo, riconobbe la necessità di conferire alla componente aeronavale la capacità di operare in alto mare, a distanze non inferiori alle 200 miglia dalla costa e per missioni di durata di almeno 6/7 giorni.

L'esigenza fu confermata da una serie di elementi.

La nuova convenzione sul diritto del mare, stipulata a Montego Bay nel 1982, rafforzò i poteri di intervento in acque internazionali, ed un ulteriore incremento conseguì alla ratifica della convenzione di Vienna del 1988 per la repressione del traffico internazionale degli stupefacenti.

Accordi di cooperazione operativa – comprendenti anche la pianificazione in comune delle missioni di esplorazione aerea – furono stabiliti, come raccomandato dalle stesse convenzioni, anche con i servizi di polizia doganale francese, spagnolo e greco, e per onorarli occorreva disporre di mezzi adeguati.

Due episodi, infine, fornirono ulteriori elementi di conferma. Nel maggio 1983 la polizia egiziana sequestrò nel Canale di Suez la motonave "*Alexandros G.*", proveniente dalla Thailandia con un grosso carico di eroina destinato alle coste siciliane. Tre anni dopo, nella primavera del 1986, la motonave cipriota "*Fidelio*", partita da Beirut con un carico di *hashish* scortato da uomini della Falange

libanese, fu inseguita dalla guardia costiera greca a sud di Creta, poi passata in consegna alla Guardia di finanza, ed infine catturata presso Capo Bon, dopo esser stata avvistata e perduta ripetutamente per alcuni giorni, malgrado l'intervento anche di unità della Marina Militare.

Ormai era evidente che lo scenario stava cambiando, al problema del contrasto al contrabbando se ne sostituiva uno di portata ben più ampia, di dimensione internazionale, quello del controllo del mare per fini generali di sicurezza.

Con questa motivazione, nell'ultimo decennio del secolo fu radicalmente ristrutturata la componente aeronavale, alla quale fu conferita una capacità effettiva di esercitare in mare, senza vincoli territoriali, i poteri di polizia accordati dalla legge.



## GEN. D. ALDO FOSSATI

### *Il contrasto del contrabbando da mare nel golfo e nella città di Napoli*

1. Dopo lo sbarco ed i successi garibaldini in Sicilia, la città di Napoli fu teatro di agitazioni e violenze, che assunsero particolare virulenza nei giorni dal 26 al 28 di giugno 1860, culminando con il ferimento a bastonate dell'ambasciatore francese, il barone Anatole Brenier.

La situazione di quei giorni fu così descritta dallo storico borbonico Giacinto De Sivo:

*“”Camorristi e baldracche con coltelli, stochi, pistole e fucili correat le vie gridando Italia, Vittorio e Garibaldi...Seguitavan monelli e paltonieri, per buscar qualcosa, gridando Mora la Polizia. Assalgonò i Commissariati””*.

In questo clima infuocato, presagendo quello che sarebbe potuto accadere con l'arrivo di Garibaldi a Napoli, il Prefetto di polizia Liborio Romano, maturò l'idea di ricorrere al *“partito del disordine”* per assicurare l'ordine.

Ottenuta l'emanazione di un ampio provvedimento di amnistia che, azzerando le responsabilità penali dei camorristi, rendeva lecito, sul piano formale, l'avvio di trattative con loro, don Liborio Romano fece convocare Salvatore De Crescenzo, *“il più rinomato”* dei capi della Bella Società Riformata – dallo stesso prefetto così definito nelle sue Memorie politiche – per dirgli che *“era per esso e per i suoi amici il momento di riabilitarsi dalla*

*falsa posizione in cui aveali sospinti non già la buona indole popolare, ma l'imprevidenza del governo” e che era sua intenzione “tirare un velo sul loro passato e chiamare i migliori fra essi a far parte della novella forza di polizia”.*

Ricostruendo ai giorni nostri l'accaduto Gigi Di Fiore dice che Tore 'e Crescenzio si commosse per tanta attenzione, chiese un'ora di tempo per consultarsi con i suoi compagni e ritornò a palazzo per riferire in un italiano stentato e condito da espressioni dialettali: *“Eccellenza, state sicuro che tutti i compagni sono stati avvertiti. Disponete pure della nostra vita”.*

Forti della posizione conquistata, durante i due governi dittatoriali, varati dopo l'entrata di Garibaldi a Napoli, il 7 settembre 1960, i camorristi si arricchirono con il contrabbando: con leggi ed ordinamenti precari e con la polizia in loro mani, nessuno poteva impedire che cibi ed altri beni di consumo fossero introdotti in città senza pagare i dazi e le imposte dovute.

Quando dopo il referendum, Napoli divenne “italiana”, fu proseguita con una certa decisione l'opera, iniziata da Silvio Spaventa, di ripristino della legalità, che si concretò in primo luogo con l'arresto e la detenzione, anche in carceri lontane da Napoli, di centinaia di camorristi, e tra questi anche di Tore 'e Crescenzio e di molti altri personaggi di spicco.

Gli effetti dell'attività repressiva non si fecero attendere. In una lettera del 23 settembre 1862, con la quale si chiedeva il trasferimento in Sardegna di numerosi criminali, il Prefetto di Napoli evidenziava al Ministro dell'Interno che *“...innanzi che si proclamasse lo stato di assedio, ...le entrate del governo erano sul*

*pendio di una totale rovina pe' i continui contrabbandi che l'incalzavano d'ogni dove...sicché l'autorità politica si è fatta ad investire dalle sue radici questa specie proteiforme di delitto con un energico provvedimento che, senza transazioni, senza rilenti di forme giudiziarie (inadeguate a raggiungere nuovi imperversamenti di questo male sociale), soggiogasse di un colpo all'imperio delle leggi la ostinata pervicacia dei camorristi, e tornasse così in brevi istanti la loro dignità agli esattori delle pubbliche entrate... questo arresto, ...porta dietro a sé quali documenti irrefragabili i dazi triplicati, le entrate della lotteria portate a tal cifra di cui finora non s'è avuto l'esempio”.*

Ma, ieri come oggi, l'impossibilità di un permanente ricorso ad una legislazione di emergenza (in quegli anni si fece smisurata applicazione della misura di prevenzione del domicilio coatto previsto dalla legge Pica, approvata il 15 agosto 1863), e dunque il perenne dissidio tra garantismo e repressione, imposero un ritorno alla normalità.

2. Gli spazi delinquenziali lasciati vuoti vennero occupati da altri, soprattutto dalle cosiddette “*carte di tressette*”, che non erano camorristi appartenenti alla Bella Società Riformata, ormai del tutto sgominata, ma *Guappi*, cioè criminali che agivano in ambiti territoriali delimitati, in piena autonomia.

All'inizio del XX secolo, Francesco Saverio Nitti doveva constatare:

*“Napoli è la sola grande città dove da trent'anni a questa parte, mentre la popolazione aumenta sempre, si consuma ogni anno una quantità sempre minore di alimenti in paragone degli anni*

*precedenti.... Ciò che importa sapere è la quantità di merci introdotte nella città di Napoli per essere consumate. Com'è noto, lo Stato attualmente riscuote i dazi di consumo nei comuni di Roma e Napoli: quindi è da ritenere che le frodi nella riscossione siano ora meno frequenti di prima. Qualcuno ha avanzato l'ipotesi (forse per celia) che il contrabbando possa spiegare la diminuzione di qualche consumo... ”.*

Il contrabbando organizzato ed un'estesa illegalità sono, dunque, un'antica piaga.

3. Si trasformarono in una vera e propria epidemia sul finire del secondo conflitto mondiale e, soprattutto, durante l'occupazione delle truppe angloamericane, che si protrasse fino al luglio 1946, ritardando l'avvio del processo di ricostruzione.

Gli alleati, infatti, requisirono gli impianti industriali ancora attivi (secondo stime ISTAT, nel 1944, risultava distrutto il 40% degli edifici e dei macchinari e la produzione risultava essere appena 1/3 di quella ante guerra), licenziarono gli operai per sostituirli con i prigionieri tedeschi, vietarono la pesca.

Una larga parte della popolazione fu costretta a cercare i mezzi di sostentamento in attività illecite: truffe, imbrogli, furti, contrabbando, prostituzione.

Contrabbando e prostituzione, in particolare, erano alimentati dalle stesse truppe di occupazione, nella veste di fornitori e, rispettivamente, di clienti.

Forcella diventò ben presto la centrale di un fiorente mercato nero, dove era possibile trovare e comprare di tutto: dalla polvere di

piselli, alla carne in scatola, dal chewing gum alla cioccolata, dal vestiario ai profilattici. E, soprattutto, sigarette.

Vittorio Paliotti, che per primo si è posto la domanda del perché proprio Forcella fosse diventata la centrale del contrabbando, dà questa plausibile spiegazione.

Appena giunti a Napoli, gli angloamericani requisirono, per potervi installare i loro servizi, tutti gli edifici pubblici della città, scuole comprese. Fra gli altri, essi occuparono la stessa Caserma Zanzur ed un fabbricato di via S. Agostino alla Zecca (una strada che congiunge via Forcella con il Rettifilo) ove, in precedenza, si recavano i commercianti per ottenere la prescritta “bollatura” delle bilance, che fu adibito a deposito di materiali vari.

*“La gente di Forcella – continua il racconto di Paliotti – andava ogni giorno a curiosare davanti a quello strano deposito. Specie i bambini rimanevano, per ore e ore, assorti a contemplare l’insolito spettacolo. Successe così che qualche americano buontempono, nello scaricare la merce, che era abbondantissima, lanciò sulla folla stecche di sigarette, scatole di chewing gum e pacchi di profilattici....*

*Nel vico Carbonari (in dialetto Gravunari) fioriscono così, ai primi dell’ottobre del 1943, una serie di bancarelle che esponevano, appunto, pile di quella roba. Furono le prime bancarelle del mercato nero sorte a Napoli....*

*Ben presto, a mano a mano che i forcellesi andavano fraternizzando con gli americani del deposito di via Sant’Agostino alla Zecca, vico Carbonari non fu più in grado di contenere tutte*

*le bancarelle dei rivenditori, ed ecco che esse invasero l'intera Forcella...".*

Che rimase il più fiorente e fornito mercato nero, anche quando il deposito di via Sant'Agostino alla Zecca, fu trasferito dalle autorità alleate, proprio per chiuderne i canali di alimentazione.

Prima di sloggiare, alcuni soldati – magazzinieri si erano accordati con i forcellesi: avrebbero continuato a rifornirli in cambio di bottiglie di Strega (quasi sempre, naturalmente, non quello autentico, ma quello “made in Forcella”).

Ma questa primordiale forma di baratto, fu ben presto superata da un'organizzazione efficiente, in grado di rifornire con continuità un mercato che andava sempre più sviluppandosi ed ampliandosi, ma che continuava a trovare come esclusiva fonte di alimentazione i magazzini alleati, dai quali militari senza scrupoli prelevavano il materiale richiesto dai forcellesi (che avevano nel frattempo eletto il loro rappresentante “monomandatario” in Gennaro Merolla, detto King Kong) e lo vendevano in cambio di denaro o di “signorine”.

4. La fine dell'occupazione alleata e la lotta alla produzione clandestina (erano nate non poche “fabbriche”, che producevano sigarette contraffatte, confezionate con ogni tipo di ingrediente che somigliasse al tabacco, ma che si presentavano all'esterno del tutto identiche a quelle originali) imposero la ricerca di nuovi canali di approvvigionamento, che furono individuati nelle navi passeggeri e da carico, che facevano scalo nel porto e, soprattutto, in imbarcazioni di ogni tipo che facevano la spola tra Tangeri, Gibilterra, Casablanca ed il Golfo di Napoli.

Molte di queste navi erano residuati bellici, erano comandate da ex ufficiali della marina inglese o francese ed equipaggiate con potenti radar, in grado di individuare la presenza in mare delle unità della Guardia di finanza e di segnalarla ai contrabbandieri a terra e/o ai motopescherecci che le attendevano per il trasbordo.

5. La chiusura del porto franco di Tangeri (1960), la morte di Lucky Luciano (1962), fino ad allora capo incontrastato delle organizzazioni dedite al contrabbando, lo sviluppo della cooperazione internazionale per la lotta ai traffici illeciti, il potenziamento dei mezzi aereo – navali della Guardia di finanza, l'aumento dell'occupazione favorita dal rapido processo di crescita registrato nel periodo compreso tra gli ultimi anni 50 ed i primissimi anni 60, fecero sì che il contrabbando via mare subisse un momentaneo rallentamento.

Che ebbe breve durata, anche e soprattutto perché effimero e di breve durata si rivelò il cosiddetto boom economico. A Napoli, tra la fine del 1963 e l'inizio del 1964, i posti di lavoro si ridussero, solo nel comparto siderurgico, di 24.000 unità; nuovi disoccupati divennero sacche di facile reclutamento per il contrabbando, culturalmente tollerato e considerato reato di poco conto e valvola di sfogo sociale.

6. Con la morte di Lucky Luciano, cominciò un riassetto degli organismi criminali.

I tradizionali pescherecci che andavano al largo per caricare dalle navi le casse di sigarette, vennero sostituiti da motoscafi (che, in seguito, dipinti di scuro per mimetizzarsi con il colore del mare ed il buio della notte, diventeranno i famosi “scafi blu”). I gruppi

malavitosi, che cominciavano ad assumere assetti organizzativi precisi, con regole che stavano portando a configurarli come associazioni camorristiche, presero, non a caso, il nome di “paranze”, secondo la terminologia della Bella Società Riformata di ottocentesca memoria.

L'impronta a questo processo di riorganizzazione fu dato da molti e noti esponenti mafiosi, inviati a soggiorno obbligato in Comuni della Campania (Stefano Bontade a Qualiano, Gaetano Riina a Caivano, Salvatore Bagarella a Frattamaggiore, tanto per fermarsi ai nomi più famosi), che fornivano solidi appoggi ai molti mafiosi latitanti.

A Napoli si sistemarono Gerlando Alberti, legato a Luciano Liggio, e Tommaso Buscetta, che vi fu arrestato il 20 dicembre 1973.

I siciliani si allargarono e cominciarono a dettar legge; ad essi si rivolsero i guappi più intraprendenti, come Antonio Spavone (‘o malommo) o Michele Zaza (‘o pazzo) destinato a diventare l'Agnelli napoletano ed il re del contrabbando, come egli stesso amava definirsi, ma ne divennero “referenti” anche personaggi come Ciro Mazarella, Enrico e Luigi Misto, Enrico Sciorio, Lorenzo e Ciro Nuvoletta, Antonio Bardellino, Raffaele Ferrara, Vittorio Vastarella, destinati negli anni successivi a diventare potenti capi di famiglie camorristiche.

Ma, la chiusura del porto franco di Tangeri, aveva fatto perdere a Napoli, che continuava ad essere il più importante mercato di smercio, la centralità logistica nel Tirreno: le navi, sempre più grandi e con carichi sempre maggiori, facevano ora giri diversi;

provenivano soprattutto dalla Grecia e dovevano sostare in acque internazionali dove dovevano spingersi i motoscafi a caricare le casse di sigarette.

Occorrevano, dunque, mezzi più potenti, più capienti e più sicuri. Questi mezzi li avevano i marsigliesi che, dopo i duri colpi subiti con lo smantellamento di alcune raffinerie di eroina, calarono a Napoli per offrire, con i solidi rapporti intrattenuti con alcuni centri finanziari svizzeri, il nuovo motoscafo superveloce, denominato “drago” (le thube, lungo 13 metri, corazzato, con motore da 360 cavalli, del costo di circa 50 milioni di lire).

Si formarono tre gruppi che, in contrasto tra loro, si contendevano la torta del contrabbando (e del nascente traffico degli stupefacenti): i siciliani (ed i napoletani come Zaza, Nuvoletta, Bardellino loro alleati), i marsigliesi ed i cosiddetti indipendenti, cioè i napoletani che pensavano di poter fare da soli e che cercavano di aprirsi spazi, anche facendo il doppio gioco.

La situazione di quegli anni è stata così descritta da due grandi pentiti di mafia.

Raccontò Tommaso Buscetta ai magistrati palermitani:

*“All’incirca nel 1973 – 74, avviene il boom del contrabbando di sigarette estere; allora i maggiori contrabbandieri erano i palermitani Tommaso Spadaro e Nunzio La Mattina, entrambi della famiglia di Pippo Calò, ed il napoletano Michele Zaza.... Per farsi un’idea delle dimensioni del traffico, basti dire che ogni nave contrabbandiera scaricava non meno di 35 – 40 mila casse di sigarette per ogni viaggio. Ne conseguì la necessità per Cosa Nostra di far divenire “uomini d’onore” i maggiori*

*contrabbandieri come Spadaro, La Mattina e Michele Zaza, per renderli più deboli ai propri voleri. Zaza era socio di Alfredo Bono, che chiamava compariello. In sostanza, nel contrabbando di tabacchi e sigarette estere, la mafia ha svolto esclusivamente il ruolo di finanziatrice, mentre l'onere di organizzare il traffico gravava esclusivamente su Spadaro, La Mattina e Zaza”.*

Versione, questa confermata da Totuccio Contorno, che riferì ai magistrati palermitani:

*“Ricordo che nella tenuta dei Nuvoletta, all’incontro del 1974, c’erano diversi siciliani tra i quali Pippo Calò, Salvatore Riina, Tommaso Spadaro, Nunzio La Mattina, i fratelli Giuseppe e Antonino Calderone, Nicola Milano, Bernardo Brusca, Giovanni Pullarà e diversi altri. La riunione avvenne per motivi inerenti al contrabbando di tabacco al quale erano interessati sia i napoletani che i siciliani. A questa riunione, cui parteciparono anche Michele e Salvatore Zaza che erano al vertice dell’organizzazione contrabbandiera, si fecero i conti per dividere i soldi ricavati dal contrabbando di sigarette”.*

Tra i due racconti, si colloca l’eliminazione da parte dei siciliani degli indipendenti e dei marsigliesi.

Per ridurre all’impotenza i primi, furono assassinati Emilio Palamara, Luigi Greco (dei due omicidi vennero sospettati Gioacchino Di Bella – legato alle cosche di Bagheria – Antonino Vaccaio e Gaspare Mutolo) e, successivamente, Armando Cacciapuoti.

I marsigliesi furono invece decimati dagli arresti eseguiti dalla polizia napoletana, alla quale vennero “soffiate” precise

informazioni, e dalla terra bruciata fatta intorno ai loro possibili alleati locali.

Finirono in manette Etienne Zurita, la sua donna Nathalie Henriette Jonnikoff, Herbert Bernard Guazza, il tedesco Hubert Reimer, che aveva militato nella Legione Straniera, il marocchino Renè Alain Fajol.

7. Massima fu, perciò, l'espansione del contrabbando negli anni che vanno dal 1974 al 1977, durante i quali ingenti capitali vennero investiti nel settore. In questo periodo la rete distributiva raggiunse una tale capillarità che persino in strutture pubbliche, quali scuole ed ospedali, era assai frequente trovare “punti di vendita” di sigarette di contrabbando.

Il colera pure, scoppiato nell'estate del 1973, ebbe un ruolo in questa ripresa in grande stile dei traffici illeciti, dato che, accentuando la crisi economica, endemica in questo lembo d'Italia, fece sì che si perdessero molti posti di lavoro a seguito delle misure igienico – sanitarie adottate per contrastare la diffusione della malattia: è il caso degli “acquafrescai” o dei coltivatori e dei pescatori di frutti di mare, le cui attività furono interdette.

La legge n. 724/1975, infine, che sostanzialmente depenalizzava molte ipotesi di contrabbando, introducendo una nuova disciplina dell'istituto della conciliazione amministrativa, rendeva meno severe le conseguenze scaturenti dalla vendita delle sigarette, alla quale si diedero anche categorie di soggetti, come studenti e pensionati, normalmente estranei ad ambienti delinquenziali.

Tuttavia, nonostante tutti questi fattori favorevoli, l'importazione via mare di tabacchi cominciò a diventare gradualmente più onerosa.

Il continuo deprezzamento della lira nei confronti del dollaro, moneta nella quale dovevano essere pagati la merce ed i noli, fece aumentare notevolmente i costi del contrabbando, sui quali cominciarono ad incidere i maggiori rischi connessi con la cattura delle navi madri con i loro ingenti carichi, resa possibile da una più puntuale applicazione degli istituti della “*presenza costruttiva*” e del “*diritto di inseguimento*”, previsti dalla Convenzione di Ginevra sull'alto mare, che riconoscono in capo allo Stato rivierasco il diritto di intervento su navi battenti bandiera di altra nazionalità anche in alto mare, per fatti illeciti commessi entro le acque territoriali, attraverso proprie imbarcazioni o altri natanti che operano in equippe con esse.

Detti istituti, nell'interpretazione sopra descritta, trovarono prima applicazione il 29 novembre 1976, quando reparti e mezzi della Legione di Napoli, sottoposero a sequestro, in acque internazionali, la nave *Olympios Hermes*, con un carico di ben 222.242 chilogrammi di tabacchi esteri. L'Autorità Giudiziaria napoletana convalidò il sequestro, ritenendo che reparti e mezzi intervenuti avessero operato sulla base di prove oggettive, che attestavano l'avvenuto carico di t.l.e. su motoscafi inequivocabilmente entrati o diretti nelle acque territoriali.

8. Per superare queste difficoltà, le organizzazioni contrabbandiere decisero di adottare opportuni correttivi: moltiplicarono i “punti vendita”, abbassarono i prezzi per essere maggiormente

competitivi nei confronti del Monopolio di Stato e, soprattutto, cominciarono a rifornirsi con tabacchi provenienti direttamente dai depositi delle multinazionali in Nord Europa o importati in regime di transito doganale da alcuni compiacenti Stati Balcanici, successivamente trasferiti a bordo di natanti e motoscafi veloci sulle coste pugliesi.

Finiva l'epoca degli "scafi blu".

Ma in quegli stessi anni, la Nuova Camorra Organizzata, fondata da Raffaele Cutolo, aveva posto al centro dei propri interessi il traffico internazionale degli stupefacenti, in grado di assicurare ben più lautissimi guadagni.

Il contrabbando di tabacchi diventerà gradualmente quasi un'attività secondaria a Napoli, ma in via di grande sviluppo in Puglia.

Ma questo è un altro capitolo della storia del contrabbando.

9. La storia interna alla struttura del contrabbando, che abbiamo ripercorso nei suoi aspetti essenziali, aiuta a comprendere le diverse fasi di quella che Giovanni Persico ha definito la lunga guerra di logoramento, combattuta per cielo, per terra e per mare tra Guardia di finanza e contrabbandieri, nella quale gode di indubbi vantaggi, in una logica militare, chi ha i mezzi più potenti o migliori capacità strategiche. Ma una guerra – ci sembra di dover aggiungere - sulla cui conduzione e sul cui esito giocano un ruolo non secondario risvolti e fattori psicologici e sociali, che la fanno apparire, sacrosanta e giusta o crudele ed iniqua, a seconda degli interessi e dei punti di vista dei partiti contrapposti.

Molti di quelli che si sono occupati del fenomeno, che non ha riscontro in alcuna delle grandi città italiane, lo hanno guardato con una certa indulgenza, giustificandolo con le condizioni socio – economiche di una città disgraziata, mal governata, da sempre umiliata e sfruttata dai padroni di turno, siano stati essi eserciti di occupazione, principi regnanti, imprenditori, politici, o spietati criminali.

Un saggio di questo atteggiamento ci è offerto da quanto scriveva, nel 1978, il sindaco Valenzi, proponendo un incontro tra le principali autorità regionali provinciali e cittadine, civili e militari, e fingendo di ignorare o sottovalutando il fatto che – come hanno scritto Figurato e Marolda - già sul finire del 1972, era a tutti evidente che *“l’industria del contrabbando già da tempo non è più un’attività su basi artigianali, ma adesso appare improntata ai criteri del business, un business con un giro di miliardi, che non ha riscontro in nessun’altra impresa del mezzogiorno”*, un business passato interamente nelle mani della mafia, che aveva *internalizzato*, nel 1970, facendone uomini d’onore, personaggi di alto spessore criminale come Michele Zaza, Ciro Mazzarella, suo nipote, o Antonio Spavone.

Così, dunque, scriveva, il sindaco di Napoli:

*“La questione della repressione del contrabbando non può non essere vista senza tenere conto di tre cose:*

- a. che fino ad adesso si è provveduto con la cautela consigliata dalla difficoltà e dalla gravità della situazione;*
- b. che occorre operare una netta differenza tra la cosiddetta “manovalanza” della vendita delle sigarette e quelli che sono*

*i grossi speculatori nostrani e stranieri, veri responsabili e sfruttatori della miseria altrui, spesso legati al ben più temibile e odioso contrabbando della droga o di altre forme di criminalità organizzata;*

*c. che la bonifica della situazione sociale della nostra città non si può fare respingendo verso zone di traffici e di attività ancor più delittuose alcune migliaia di giovani disperati.*

*Non si può – in sostanza – procedere in un campo quale può essere quello di pertinenza della Guardia di finanza, come se fosse avulso dal resto della città””*

Il sindaco Valenzi sostanzialmente riecheggiava le tesi di Michele Zaza, che definiva il contrabbando come la FIAT, perché, con un fatturato di 500 miliardi di lire (ed utili in proporzione che finivano nelle sue tasche, permettendogli una vita degna e più lussuosa di quella condotta dall'Avvocato Agnelli), dava da mangiare a centomila persone, o quelle sostenute da un “*Collettivo Autonomo Contrabbandieri*”, costituito nel 1974, che tenne un'assemblea niente meno che alla prestigiosa Università Federico II, annunciata con volantini e manifesti murali nei quali era scritto: “*”Il contrabbando a Napoli permette a 50.000 famiglie di sopravvivere a stento.*

*Da poco meno di un anno, oltre a chiudere i posti di lavoro, lo Stato e la Finanza hanno dichiarato guerra al contrabbando.*

*Ci sparano addosso quando usciamo con i “motoscafi blu”.*

*Il contrabbando non si tocca!*

*Fino a quando non ci daranno un altro mezzo per vivere.*

*Dobbiamo organizzarci ed essere uniti per difendere il nostro diritto alla vita.*

*Riunione di tutti i “contrabbandieri” napoletani.*

*Giovedì 15 alle ore 10 davanti all’Università di Scienze via Mezzocannone 16 – di fronte al Cinema Astra. Collettivo Autonomo Contrabbandieri””.*

E non c’è dubbio che il consenso sociale che ruotava intorno al contrabbando di sigarette, che forniva alibi di alternativa alla disoccupazione, abbia potuto in qualche modo condizionare l’attività di contrasto svolta dalla Guardia di finanza: più aspra ed incisiva quella condotta in mare contro le navi contrabbandiere ed i motoscafi blu; più sporadica e blanda quella contro i dettaglianti.

In anni recentissimi, quando verranno meno il consenso sociale e gli alibi forniti dalla disoccupazione e quando sarà finalmente riconosciuta la sua natura criminale e criminogena, il fenomeno del contrabbando potrà essere del tutto debellato; e manca ogni evidenza che la sua manovalanza sia stata spinta verso zone di traffico e di attività ancor più delittuose, piuttosto che verso altre forme, più o meno lecite, di ambulante.

10. Parimenti, non è vero, che ci sarebbe stata un’epoca per così dire romantica e folkloristica del contrabbando, le cui icone sono state personaggi non solo come Concetta Muccardo, la bancarellaia che ispirò un episodio del film *Ieri, Oggi e Domani*, interpretato da Sophia Loren e Marcello Mastroianni, che mise al mondo quattro figli, uno per anno, per non andare in carcere, o come il capitano Vincenzo Calvosa, poi fattosi prete, che una volta arrestato un contrabbandiere lo invitava a ravvedersi ed a trovare un lavoro

onesto, ma anche come Andrea Cecere, detto 'O Ndré, capo riconosciuto dei contrabbandieri Forcellesi, mitizzato come un “cavaliere senza macchia e senza paura, immolatosi nel mare di Capri, il 2 agosto 1954, per sfuggire all'inseguimento di un mezzo navale della Guardia di finanza”, o finanche come Henri Raoul Bergerez, apolide, ex sommergibilista ed ex ufficiale della Legione Straniera, intorno al quale fiorì una vera e propria leggenda, che si diceva fosse leale e generoso e che distribuisse i suoi guadagni ai poveri.

In realtà 'O Ndrè, pluripregiudicato per reati di contrabbando, ne fu un organizzatore in grande stile: ordinava grosse partite di sigarette ai trafficanti di Tangeri, versando congruo anticipo; andava personalmente a ritirarle a bordo di motoscafi con propri uomini fidati e le rivendeva ai dettaglianti di Forcella. Niente di più di quello che farà, pochi anni dopo, Pio Vittorio Giuliano e, dopo di lui, il figlio “Loigino” ed i fratelli, che saranno fino ai nostri giorni i padroni incontrastati del rione, gestendo con metodi camorristici (e questa è forse l'unica differenza, sia pure come visto imposta dall'evoluzione organizzativa della criminalità), prima il contrabbando e, successivamente, il traffico della droga, quello dei capi contraffatti ed il lotto clandestino.

Bergerez, dal canto suo, comandante abile e spericolato di natanti contrabbandieri, anch'egli più volte incarcerato, non esitò a speronare, per sottrarsi alla cattura la motovedetta “Tenente Paolini”, con buona pace di quanti lo hanno descritto come uomo leale e generoso.

Forcella, infine, una volta diventata nel dopoguerra il centro di ogni commercio illegale, venendo meno a quello che era stato il motto del suo “seggio nobile” presso la chiesa di Santa Maria a Piazza (*Ad bene agendi nati sumus*), si organizzò come una “Città Stato”, con le sue sentinelle alle vie d’accesso e con i suoi “piani di mobilitazione, che venivano prontamente attuati per respingere, con atti di intimidazione violenta, visitatori indesiderati, quali erano certamente i tutori dell’ordine, qualsiasi uniforme portassero indosso.

*“A Forcella, però, le guardie non ci vanno perché abusano”*, affermò con orgogliosa baldanza una contrabbandiera intervistata da Luongo ed Oliva, nell’ambito di un’inchiesta giornalistica condotta negli anni 50.

E che questa affermazione fosse in gran parte vera, che ci fosse cioè una *“Napoli delle isole”*, dove il contrabbando era l’unico fattore in grado di livellare il divario esistente con la *“Napoli moderna”* e, dunque, da difendere con ogni mezzo, è testimoniato da Vittorio Paliotti, che così riporta quanto successe all’indomani di una massiccia operazione condotta dalla Guardia di finanza:

*“La più grande operazione di polizia tributaria contro Forcella ebbe luogo, per ordine del generale Luigi Bernard, ai primi del settembre 1964. Centinaia di “fiamme gialle” bloccarono tutti i punti d’accesso alla “casbah”, buttarono all’aria bancarelle, fermarono e arrestarono decine e decine di persone. Dopo ventuno anni di quasi indisturbata attività, i forcellesi si videro per la prima volta umiliati; si sentirono dei vinti; ebbero addirittura l’impressione che la vita del loro mercato si fosse*

*spezzata per sempre. I forcellesi vissero, quel giorno, ore d'angoscia e di amarezza.*

*La disperazione si trasformò ben presto in ira.*

*All'indomani della massiccia operazione della Guardia di finanza, ...due vigili urbani in servizio nella zona di Forcella chiesero ad alcuni venditori ambulanti di non intralciare il traffico con le loro bancarelle. L'ordine venne eseguito, ma subito dopo i due vigili urbani furono circondati da una turba di forsennati, che agitavano bastoni e corpi contundenti....*

*Si trovò a passare una pattuglia della Guardia di finanza in normale servizio di perlustrazione. I due vigili urbani vennero tratti fuori da quella bolgia, quindi un gruppo di finanzieri si avvicinò alla bancarella di un certo Carmine Durante.*

*Fu sufficiente questo movimento per scatenare la ribellione. Carmine Durante, in un accesso d'ira, afferrò una bottiglia che aveva sul suo banco di vendita e la scagliò contro un finanziere ferendolo. In aiuto del finanziere accorsero il tenente Francesco Becciu e le altre guardie che formavano la pattuglia. Contemporaneamente, però, a fianco di Carmine Durante si erano assiepati altri cinquanta venditori ambulanti pronti a dare battaglia: nove "fiamme gialle" contro cinquanta persone che minacciavano di diventare sempre più numerose; e intanto volavano bottiglie e pietre e i volti dei finanzieri si rigavano di sangue. Poi uno degli assediati riuscì ad aprirsi un varco, raggiunse l'autoradio e richiese rinforzi alla Caserma Zanzur; i vigili urbani, da parte loro, riuscirono a chiedere l'intervento dei carabinieri e della polizia. In capo a pochi minuti a Forcella*

*giunsero i rinforzi.... I ribelli, presi dal panico, si diedero alla fuga, ma Carmine Durante, colui che aveva provocato la sommossa, venne arrestato. Al termine dello scontro, comunque, le forze dell'ordine lamentavano due feriti gravi, che dovettero essere ricoverati presso l'ospedale Nuovo Loreto.”” ...*

Non c'è dunque, né c'è mai stata, un'epoca romantica del contrabbando e questa ribellione violenta non è diversa da quella posta in essere, nel 1977, dagli abitanti di Torre Annunziata, per ostacolare l'azione dei “baschi verdi”, al comando del capitano Sabino Gervasio. I finanziari erano impegnati a contrastare lo sbarco di sigarette, da un motoscafo arenatosi sulla spiaggia, quando furono bersagliati da una fitta sassaiola, che li costrinse a fare uso delle armi, ferendo quattro persone, tra le quali un ragazzo di tredici anni, senza poter sequestrare neanche un pacchetto di sigarette.

Né sostanziali differenze mi sembra che sussistano tra queste manifestazioni di “*implosione sociale*”, come le definisce Isaia Sales, e quelle, certamente inscrivibili nel contesto dell’ “*esplosione camorristica*” (sempre per usare il linguaggio di Sales), inscenate, solo lo scorso anno, dagli abitanti del quartiere di Secondigliano, per ostacolare le forze di polizia nell'esecuzione degli arresti di criminali coinvolti nella sanguinosa faida tra il clan capeggiato da *Giggino 'o milionario*, ed un gruppo di dissidenti.

11. Nel combattere quella che, non a caso, è stata definita una lunga guerra, la Guardia di finanza ha dovuto mettere in campo, per opporsi alla (a volte schiacciante) superiorità tecnologica ed economico – finanziaria del partito avverso, le sue migliori risorse

di abnegazione, coraggio, capacità investigative, attingendo dalla sua luminosa tradizione le energie morali e le motivazioni, necessarie per sostenere l'azione, sempre leale e generosa, dei suoi uomini.

In alcune fasi essa è stata particolarmente violenta e, purtroppo, ci sono stati morti e feriti.

Molti degli Autori che si sono occupati di contrabbando riportano, oltre quelli ai quali si è fatto sopra cenno, due episodi emblematici.

Uno è quello della cattura di una delle prime navi contrabbandiere, la Tora C, avvenuta al largo di Capri il 12 marzo 1948, dopo un violento arrembaggio, seguito da lotte corpo a corpo con gli agguerriti uomini dell'equipaggio.

Il secondo è quello della cattura della Zephirit, che costò la vita a Vencenzo Santillo, contrabbandiere napoletano, padre di otto figli, ammirato come un eroe dai Forcelllesi, al quale fu riservato un funerale degno di un Doge, con la deposizione a mare di decine di corone di fiori bianchi.

Lo svolgimento dei solenni funerali e dei fatti antecedenti è così descritto e ben documentato da Vittorio Paliotti:

*“Le “fiamme gialle”, dunque, in quella primavera del 1963 davano la caccia alla Zephirit, una lancia inglese, ex “Ginasal” battente bandiera panamense che trasportava carichi di sigarette da Tangeri e da Gibilterra. L'unità venne finalmente avvistata, dai servizi di vigilanza aerea, il 30 aprile 1963, al largo dell'isola di S. Antioco, in rotta verso le coste della Campania e subito fu predisposta una grande operazione con mezzi navali.*

*Nella notte del 2 maggio 1963, la motolancia della Guardia di finanza di Napoli M.A. 26 al comando del brigadiere Marcello Vigo e con a bordo il vicebrigadiere Umberto Tirso e l'appuntato Antonio Camarda, intercettò, al largo di Capri, la Zephirit. Venne subito dato il segnale di alt, costituito da una lettera "K" lampeggiata, ma la Zephirit anziché ottemperare all'ordine tentò di speronare la M.A. 26. A questo punto i finanzieri, dopo i prescritti colpi in aria, aprirono il fuoco contro la Zephirit, prima con la mitraglia di bordo e poi, a distanza ravvicinata, con i mitra.""*

Dopo aver annotato che ricorrevano tutti i presupposti per l'uso legittimo delle armi, previsti dalla legge n. 100 del 1958, il racconto così prosegue:

*"La lotta drammatica tra finanzieri e contrabbandieri durò un quarto d'ora e si concluse con l'incendio della Zephirit che colò a picco. L'equipaggio della nave – pirata, composto da otto uomini di nazionalità spagnola, fu tratto in salvo dalla stessa motolancia. E fu a questo punto, quando gli spagnoli vennero issati a bordo della M.A. 26 che, per la difficoltà di intendersi in lingue diverse e per l'agitazione del momento, si verificò un tragico equivoco. Non fu chiaro, insomma, ai finanzieri, che a bordo, oltre all'equipaggio, c'era un'altra persona, e per di più ferita, il napoletano Vincenzo Santillo, salito sulla nave – pirata per "pilotarla" verso i pescherecci in attesa.*

*Quando l'equivoco fu chiarito, era troppo tardi per salvare Vincenzo Santillo.*

*...Condotti nella caserma della Guardia di finanza di Napoli, il comandante della Zephirit Miguel Garau e gli altri uomini dell'equipaggio cercarono, come meglio poterono, di scagionarsi. Si accertò, comunque, che la Zephirit aveva già scaricato 230 casse di sigarette su due pescherecci rimasti sconosciuti, mentre, al momento dello scontro con la M.A. 26, aveva ancora a bordo 20 casse di sigarette, dieci delle quali recuperate.*

*Ma l'arresto dell'equipaggio della Zephirit portò ad una scoperta ancora più interessante: quella del cifrario segreto dei contrabbandieri gettato a mare, in una cassetta, dal capitano Miguel Garau mentre la sua nave affondava e ripescato dalla Guardia di finanza. Si trattava di un codice basato su celebri canzonette. Quando la radio della nave trasmetteva le note di Lisboa antigua, voleva dire: "scaricate domani notte"; Malaguena significava questa notte; Cumparsita voleva dire: "allarme, mantenetevi al largo"; Granada veniva tradotta: "incontrerai il mio trasbordo che ti darà istruzioni"; Caminito: "è impossibile lavorare causa mare grosso"... e così avanti di questo passo, sempre sulle melodie di celebri canzoni spagnole".*

12. Ma la lunga storia delle "battaglie navali" combattute dalla Guardia di finanza contro navi e imbarcazioni dei contrabbandieri e della resistenza e dell'opposizione a terra contro le iniziative repressive è piena di episodi, molti dei quali sconosciuti o sopiti negli archivi, che sarebbe opportuno consegnare alla storia del Corpo, perché mettono in risalto le capacità organizzative dei Comandi, la perizia ed il coraggio degli equipaggi, l'attitudine a svolgere e portare a compimento operazioni complesse,

coordinando ed armonizzando l'attività di tutte le componenti specialistiche.

In questa sede, attraverso l'enunciazione di alcuni dati di sintesi ed il riferimento a pochi specifici episodi, si può solo dare un'idea, necessariamente sommaria, dell'imponenza e della durezza dello sforzo compiuto per arginare, contrastare e, finalmente, almeno in parte debellare un fenomeno che, nonostante qualche non disinteressata indulgenza, è e rimane di elevato spessore criminale. Questi i dati.

Dal 1969 al 1973, dai reparti della Legione di Napoli, furono sequestrate 81 navi, 42 motopescherecci, 51 motobarche, 150 motoscafi e naviglio minore in quantità.

Nel 1970 furono sequestrate, tra le altre, le motonavi Mana, Rex, Rosolyne, Marianthi, Hiljado Juncokreta.

La motonave Agios Georgios, catturata il 19 dicembre 1971 e dissequestrata, fu nuovamente catturata il 13 febbraio 1973 con trenta tonnellate di sigarette.

Al largo di Capri fu presa la motonave Agios Isidores con oltre 5.400 chilogrammi di tabacchi; la medesima nave, cambiato il nome in Temistoklis, fu nuovamente sottoposta a sequestro sempre nelle acque di Capri. Nello stesso anno 1971, fu catturata la nave Ionian Sky con circa 20 tonnellate di sigarette, mentre l'anno successivo fu la volta della motonave Giali Skarion, sequestrata, con un carico di oltre 22 tonnellate di t.l.e. nelle acque di Punta Licosa.

I contrabbandieri individuati salirono da 3.420 nel 1970, a 4.672 nel 1971, a 4.885 nel 1973; un'armata ben inquadrata ed

organizzata con un contorno di almeno 50.000 “fiancheggiatori”; gli equipaggi delle centinaia di “motoscafi blu” ammontavano a non meno di 4.000 persone.

Dopo la cattura della Olympios Hermes, con applicazione delle norme contenute nell’art. 23 della Convenzione di Ginevra, furono sequestrate una ventina di altre motonavi, tra le quali vanno ricordate, per l’entità del carico trasportato o per le difficoltà della cattura, la Agios Nikolaos, la Nikos Lithorn, la Star I, la Wiener P. La Agios Nikolaos fu avvistata, da due elicotteri della Sezione Aerea di Napoli (Volpe 10 e Volpe 43), alle ore 1530 dell’8 marzo 1977, a 35 miglia per 190° dall’isola d’Ischia; nelle vicinanze incrociavano alcuni motoscafi contrabbandieri che alla vista dei mezzi aerei si allontanavano a tutta velocità.

Uno degli elicotteri, mentre l’altro stazionava sulla nave, tallonava un motoscafo palesemente carico, consegnandolo al guardacoste G 47 Ignesti ed alle vedette veloci 1351, 1611 e 1613, che si ponevano al suo inseguimento catturandolo, in acque territoriali, a 8 miglia da Punta San Pancrazio di Ischia.

Nel frattempo tre guardacoste (G 43 Preite, G 53 Tavano e G 36 Cavatorto) convergevano sulla nave che, per sottrarsi alla cattura, procedeva zigzagando e tentava più volte di speronare i mezzi inseguitori, mentre il suo equipaggio lanciava su di loro barattoli e stracci imbevuti di combustibile ed incendiati.

Per fermare la nave contrabbandiera, con un ardito arrembaggio guidato dal tenente Mamone, era necessario fare uso delle mitragliere di bordo e delle armi individuali.

L'operazione si concludeva con l'arresto dell'intero equipaggio e con il sequestro di oltre 126.000 chilogrammi di t.l.e..

Prima della cattura, il comandante della Agios Nikolaos aveva voluto complicare ulteriormente la vita ai nostri militari, inserendo il pilota automatico, mettendo la nave nelle condizioni di non poter procedere con i propri mezzi e, conseguentemente, rendendo necessario l'intervento di un rimorchiatore, fatto giungere da Napoli.

Della Nikos Litohorn, si è già parlato a proposito della violenta resistenza, opposta a Torre Annunziata, ai finanzieri del capitano Gervasio, che cercavano di recuperare il motoscafo arenatosi sulla spiaggia con il suo carico di sigarette.

Quel motoscafo si era rifornito dalla Nikos Litohorn, avvistata il 12 luglio 1977 a 41 miglia al largo di Ischia e catturata, all'arrembaggio, con un carico di oltre 46.000 chilogrammi di sigarette, dopo un lungo inseguimento, durante il quale il suo equipaggio aveva gettato a mare numerosi fusti di benzina ed incendiandoli.

La Star I, battente bandiera Cipriota, fu avvistata alle ore 0130 del 29 ottobre 1977, a miglia 79 per 210° da Napoli; sul punto di stazionamento furono fatti convergere i guardacoste Cavatorto, Silanos, Tavano e la vedetta veloce 1617. Alla vista dei mezzi navali, un motoscafo contrabbandiero, che stava rifornendosi di sigarette, si dava alla fuga, dirigendo verso Capri, mentre la nave madre si allontanava dalla parte opposta, forzando l'andatura ed i motori.

Alle ore 1630, il motoscafo blu veniva abbordato in corsa dall'equipaggio della vedetta veloce a miglia 11 da punta Carena; a bordo venivano rinvenuti kg. 1199,800 di t.l.e. e 4 contrabbandieri napoletani.

Anche l'inseguimento della Star I, da parte del Cavatorto e del Silanos, si concludeva, a mg. 60 per 210° da punta Carena, con l'abbordaggio in corsa, con l'arresto dei sei membri dell'equipaggio, tutti di nazionalità greca, e con il sequestro di 42.000 chili di tabacchi lavorati esteri.

Particolarmente ardua e complessa fu l'operazione che portò alla cattura della nave Wiener P, localizzata, tramite intercettazioni radio.

I guardacoste G 70 Gabriele e G 64 Darida l'avvistarono alle ore 1930 dell'8 giugno 1982 a 75 miglia per 205° da Punta Imperatore, con affiancati ben 14 motoscafi contrabbandieri, che si diressero a tutta velocità verso la costa napoletana. Al loro inseguimento si pose il Darida, mentre il Gabriele tallonava la nave che prese a dirigere verso il mare aperto.

Nel teatro delle operazioni venivano successivamente fatte convergere due unità navali della Legione di Palermo (G 61 Sguazzini e G 76 Urso), in navigazione in acque contigue, dove svolgevano autonoma operazione anticontrabbando.

Da Napoli, intanto, venivano indirizzate verso 5 dei motoscafi blu che vi stavano dirigendo, inseguiti a distanza, ma a vista, dal Darida, le vedette 5557, 5559 e 4012.

Alle ore 21, 25, dalla radio di bordo del Darida, veniva segnalato al G 70 Gabriele l'ingresso dei 5 motoscafi contrabbandieri nelle

acque territoriali. Si erano, pertanto, verificati tutti i presupposti per la cattura in alto mare della nave contrabbandiera in applicazione dell'articolo 23 della Convenzione di Ginevra, cattura tuttavia che veniva ostacolata con tutti i mezzi (estrazione da poppa di numerosi rostri, costituiti da lunghe aste di acciaio; ripetuti tentativi di speronamento; atteggiamento palesemente ostile del numeroso equipaggio), consigliando la richiesta e l'invio di rinforzi, rappresentati dal guardacoste litoraneo 331, salpato da Oristano.

Per venire a capo della resistenza opposta, si dovette fare ricorso all'impiego della mitragliera di bordo e delle armi individuali, indirizzando il fuoco soprattutto verso gli organi propulsori ed il timone. Colpita, la Wiener P rallentò l'andatura, ma dovette comunque essere abbordata in corsa. La cattura, con l'arresto delle 16 persone di equipaggio (venne appurato che il Comandante ed un contrabbandiere napoletano erano fuggiti, verosimilmente imbarcandosi su uno dei motoscafi allontanatisi al momento dell'avvistamento e dell'ingaggio), e di oltre 3.000 casse di sigarette, avvenne a 105 miglia per 220° dall'isola d'Ischia.

13. Non meno intensa, impegnativa e "fantasiosa" fu l'attività svolta dalle altre componenti del Corpo.

Per ostacolare l'attività degli scafi blu si arrivò persino a restringere, con ostacoli passivi, le luci delle arcate del ponte che collega Procida all'isoletta di Vivara, rendendo così impossibile il loro attraversamento a tutta velocità da parte dei mezzi contrabbandieri, che potevano così guadagnare terreno sui più grossi mezzi navali del Corpo, costretti a fare il periplo dell'isola.

Per il loro sequestro a terra (erano ormeggiati in bella vista ed in gran numero anche nei porticcioli turistici di Mergellina e Santa Lucia) si fece ricorso a sofisticate interpretazioni delle norme del codice della navigazione e ad indagini patrimoniali nei confronti degli intestatari.

Per contenerne la fabbricazione, scese in campo anche in Nucleo Regionale di polizia tributaria, con indagini e verifiche nei confronti dei cantieri e dei loro titolari.

Anche le operazioni di contrasto alla minuta vendita vennero razionalizzate ed intensificate; non più affidate ai reparti ordinari, divennero prevalente campo d'azione della Compagnia di pronto impiego, che per organizzazione, dotazioni logistiche ed addestramento, era meglio attrezzata per interventi più numerosi, rapidi e decisi, in grado anche di prevenire, scoraggiandole, reazioni temerarie o violente.

I maggiori rischi corsi e le crescenti perdite, indussero le organizzazioni contrabbandiere a cercare altre soluzioni per il rifornimento del mercato campano che, comunque, restava il principale mercato di consumo.

Le trovarono, come noto, spostando il traffico illecito nelle acque del Basso Adriatico ed i reparti più impegnati nella repressione diventarono quelli interni (Avellino e Benevento), tradizionalmente ritenuti più tranquilli.

L'anno di svolta deve essere individuato nel 1985, durante il quale i reparti della Legione di Napoli sequestrarono "soltanto" poco più di 9 tonnellate di sigarette.



**PROF. GIOVANNI PERSICO**

***Scenari socio economici della Napoli del contrabbando  
di sigarette prima e dopo il terremoto dell'80***

Il tema di questo lavoro è incentrato sui modi con cui le classi più deboli emersero da protagoniste, a cavallo degli anni Settanta/Ottanta, sulla scena napoletana e sul ruolo che la camorra trasformandosi, cominciò da allora a svolgere a Napoli tanto che ancora oggi quella che è chiamata “società civile” si trova a dover fare i conti con una criminalità che sembra condizionare e gestire tutta la vita economica, politica e sociale della città.

Certamente noi non presumiamo di poter rispondere in maniera esaustiva alla domanda di quali possono essere i rimedi per fronteggiare un fenomeno, quello della criminalità organizzata, che è tipico del nostro Mezzogiorno, ma che vede impegnate tutte le grandi città al mondo e grandi aree del nostro pianeta, in una lotta che è incentrata soprattutto sulla repressione, sul controllo capillare del territorio fino alla sua militarizzazione.

Ma siamo anche convinti del fatto che un'analisi attenta degli anni Settanta e Ottanta potrà permetterci di avanzare ipotesi di intervento sui tempi lunghi per ridare a Napoli una propria identità perduta che le permetta di uscire dal degrado in cui oggi essa vive.

I terribili anni '70 a Napoli si aprono con manifestazioni di piazza mettendo a nudo l'incapacità/impossibilità di fronteggiare una serie infinita di emergenze legate alla povertà, al lavoro, alla casa, al degrado ambientale della città e del suo territorio.

Negli anni '70/'80 sono i poveri, gli espulsi dal ciclo produttivo, coloro che avevano campato fino ad allora arrabattandosi in mille modi diversi, sono gli emarginati, i reietti, i rifiuti della società a far sentire la propria voce, a imporsi in città con una cultura che possiamo definire "plebea" fatta di rivendicazione dei propri diritti e volontà di riscatto.

Noi cercheremo di descrivere la situazione napoletana di quegli anni sullo sfondo della trasformazione, a livello mondiale, del modo di essere della finanza e dell'economia e delle ripercussioni che si fecero sentire in maniera drammatica anche a Napoli, influenzando e modificando le organizzazioni criminali.

Illuminante in tale direzione può essere l'analisi del nascere e morire a Napoli del contrabbando di sigarette estere che rappresentò sicuramente un'opportunità di sopravvivenza per tantissime famiglie napoletane, ma rappresentò nello stesso tempo un'occasione di arricchimento per i clan camorristici.

A partire da qui, in un discorso a ritroso nel tempo, noi possiamo prendere le mosse dall'ultima ricerca importante, a livello governativo, sul contrabbando di sigarette, effettuata dal "Comitato sul contrabbando", istituito dalla Commissione antimafia che lavorò dal giugno 2000 al gennaio 2001 (Doc. XXIII, n.56, marzo 2001): l'obiettivo era quello di tracciare una mappa delle organizzazioni criminali, di analizzare in prospettiva "le attività di contrasto del fenomeno in via preventiva e repressiva", di verificare, infine, "il rapporto del nostro Paese con le società multinazionali, produttrici del Tabacco Lavorato Estero (TLE)" (Doc. XXIII n.56, marzo 2001).

I risultati di questa ricerca si possono così sintetizzare:

- a) Il contrabbando vive e si alimenta attraverso una grossa rete di protezioni e connivenze a partire dal ruolo che le banche svizzere giocavano nel movimentare capitali sospetti e parallelamente dalla mancanza di collaborazione amministrativa e giudiziaria con le autorità italiane. Impressionante era il numero di Stati coinvolti direttamente o attraverso alcuni suoi apparati od organizzazioni, nell'attività criminosa senza contare, oltre la Svizzera, i numerosi paradisi fiscali quali il Liechtestein, le Isole Britanniche, Panama e Belize.
- b) La difficoltà di un'opera di contrasto efficace al contrabbando era data dal sovrapporsi di problemi politici a quelli criminali come fu il caso del Montenegro quando lo Stato italiano, pur di non indebolire il fronte anti Milosevic si astenne da “richiami più decisi”, pur consapevole che “la politica del governo montenegrino di fatto agevolava la coalizione delle organizzazioni mafiose”: questo fu chiamato eufemisticamente “l'anomalia montenegrina”.
- c) Le multinazionali del tabacco avevano tra i loro acquirenti sia lo Stato italiano che le associazioni criminali che compravano e immettevano sul mercato clandestino sigarette a un prezzo più basso di quello dei Monopoli.

La conclusione era che l'intero sistema mondiale del contrabbando faceva capo a poche società quali la Philip Morris e la Reynolds e che sarebbe stato abbastanza agevole il controllo alla fonte, attraverso codici identificativi, ma “a tale meccanismo di prevenzione, è scritto, si oppone l'interesse economico delle multinazionali, che lamentano l'eccessivo costo dei sistemi di identificazione, i quali per essere

efficaci devono riguardare il confezionamento in stecca, se non il singolo pacchetto. La ragione è però un'altra: vi è l'interesse economico a non perdere gli introiti del contrabbando, pari a un terzo del volume del commercio mondiale". La conclusione logica è che "è sempre più diffusa la consapevolezza della complicità delle multinazionali del tabacco", ma è anche "ingenuo pensare a una collaborazione spontanea delle multinazionali".

In sintesi la situazione che veniva descritta era quella di una difficoltà intrinseca delle forze di polizia e della Guardia di Finanza nella lotta al contrabbando di TLE nonostante si fosse attivata, con alterne fortune, fin dal 1991, una politica mirata di contrasto alle multinazionali con accordi di cooperazione con le Multinazionali per combattere il contrabbando e con l'obbligo di sospendere la vendita illegale delle marche di sigarette: il problema è estremamente serio perché il comportamento delle Multinazionali produttrici di sigarette è una spia estremamente significativa delle difficoltà che uno Stato incontra nell'opporsi alle politiche di una qualsiasi Impresa che opera a livello globale.

L'ipotesi generale è che si è andata costruendo, a livello globale, la supremazia di un potere extraterritoriale sulle politiche a livello locale: è la fine della politica come mediazione tra interessi discordanti e l'affermarsi di quello è stato definito "pensiero unico", cioè l'imposizione del punto di vista delle imprese che si trovano ad operare in competizione con altre imprese in una lotta che ammette e accetta qualsiasi tipo di colpi.

La verità è che quello delle Multinazionali, settore del tabacco compreso, è un modello spregiudicato di fare business che, alternando

metodi legali e strumenti illegali, fa proprio il modello delle stesse imprese criminali esaltandolo.

Di qui la domanda che noi ci poniamo è se, come e in qual modo gli Stati nazionali, potranno ritornare a riaffermare un ruolo attivo nell'organizzazione e gestione del territorio che loro compete dando per scontato che come il contrabbando sottrae introiti allo Stato, così l'attività di un mercato globale, dove le Multinazionali la fanno da padrone, crea povertà e disuguaglianze sociali come è attestato da numerose indagini a livello ONU.

Le Imprese Multinazionali, infatti, hanno accumulato un potere enorme a livello mondiale attraverso una conquista che Noreena Hertz chiama "silenziosa", che ha trasformato il rapporto economia/politica e che ha avuto come risultato il fatto che "la politica si è messa in affari e gli affari si sono dati alla politica".

Il 1973 è l'anno clou, l'anno della decisione OPEC di bloccare le esportazioni di petrolio, del crollo dei mercati immobiliari e della fine degli accordi di Bretton Woods (1944) (cioè della parità dollaro oro e del dollaro quale valuta internazionale di riferimento) e dell'adozione di un sistema di scambi flessibili. Per il mondo intero il 1973 segna la fine della convinzione dell'inesauribilità delle risorse non rinnovabili e, parallelamente, la fine dell'illusione in un progresso costante e illimitato, della speranza di costruire una società opulenta e di innalzare progressivamente sul pianeta la qualità della vita. Ma il 1973 segna anche il passaggio a una diversa fase di accumulazione che Harvey chiama "flessibile" specificando che "l'accumulazione flessibile poggia su una certa flessibilità nei confronti dei processi produttivi, dei mercati del lavoro, dei prodotti e dei modelli di

consumo. E' caratterizzata dall'emergere di settori di produzione completamente nuovi, nuovi modi di fornire servizi finanziari, nuovi mercati e, soprattutto, tassi molto più elevati di innovazione commerciale, tecnologica e organizzativa".

*E' la fine di quella che Chomsky (2002) chiama l'"età dell'oro del capitalismo di Stato" quando agli Stati nazionali, con il controllo dei capitali, era consentito condurre politiche sociali che agevolavano i meno fortunati: con il movimento dei liberi capitali decisa dal G6 nel 1975, inversamente, si sono andate restringendo le opzioni politiche, mentre prevaleva la rappresentanza degli interessi privati anche in rapporto alla privatizzazione di beni, imprese e attività dello Stato o di Enti pubblici.*

*Questa fase, che comunemente si chiama "globalizzazione", è stata accompagnata "dal marcato deterioramento delle normali misure macroeconomiche: tasso di crescita dell'economia, produttività, investimento di capitali, finanche commercio internazionale; tassi di interesse molto più alti (che danneggiano l'economia); vasta accumulazione di riserve non produttive per proteggere la salute; volatilità finanziaria maggiore; e altri effetti negativi". E Chomsky aggiunge: "la crescita rapida e la grande prosperità portate dalla globalizzazione ha introdotto disuguaglianza perché alcuni mancano delle necessarie capacità. Non esiste alcun dilemma, perché la rapida crescita e la prosperità sono un mito".*

*La liberalizzazione dei capitali ha creato e crea enormi difficoltà nel contrastare le disuguaglianze e gli scompensi sociali che essa crea: ciò si spiega soprattutto ipotizzando che il potere degli Stati nazionali è stato eroso dalla forza del capitale che mira a investire nel mercato*

*finanziario piuttosto che nel mondo della produzione e che avendo acquisito, attraverso i mezzi telematici, un'enorme capacità di spostamento a livello mondiale provoca crisi finanziarie locali certamente non prevedibili: per Harvey "il sistema finanziario ha raggiunto un livello di autonomia dalla produzione reale che è senza uguali nella storia del capitalismo, e ha portato il capitalismo in un'era caratterizzata da pericoli finanziari senza precedenti".*

E Manuel Castells aggiunge che "questa crescente difficoltà dei governi nel controllo dell'economia è accentuata dalla crescente transnazionalizzazione della produzione, indotta non solo dall'impatto delle imprese multinazionali, ma soprattutto dalle reti produttive e commerciali in cui tali imprese sono integrate. Ne consegue una sempre minore capacità, da parte dei governi, di assicurare entro i propri confini la base produttiva per la creazione del reddito". Si evidenzia, quindi, una nuova "crisi fiscale dello Stato quale espressione di una crescente contraddizione tra l'internalizzazione degli investimenti, della produzione e del consumo da un lato, e la base nazionale dei sistemi di imposta dall'altro".

"Perciò, lo Stato-nazione è sempre meno in grado di controllare la politica monetaria, decidere il proprio budget, organizzare la produzione e il commercio, raccogliere le tasse dalle proprie imprese e mantenere i propri impegni in materia di politiche previdenziali e sociali. Esso ha perso gran parte del suo potere economico, pur conservando una certa capacità di regolazione e un relativo controllo sui cittadini".

A partire dai primi anni '70 la crisi di tutto il sistema economico finanziario fece sentire i suoi effetti negativi a livello globale fin

dentro le città più ricche e in maniera più profonda nei Paesi economicamente deboli e nelle aree più arretrate come il Mezzogiorno d'Italia.

A Napoli, una più delle più grandi città italiane, la crisi si evidenziò come abbassamento dei livelli occupazionali e della qualità della vita soprattutto delle classi più deboli sulle quali da sempre sono state scaricate le conseguenze delle crisi economiche.

Dal '75 "l'area di Napoli è stata contemporaneamente coinvolta in una sorta di decentramento internazionale, che ha portato alcune multinazionali (Gie, Richardson-Merrel, Angus) a disinvestire per spostare altrove, in paesi del terzo mondo, i propri capitali, dopo avere usufruito abbondantemente dei sistemi di incentivazione apprestati per il meridione e del costo della forza-lavoro preesistente al ciclo di lotte 68-73" (P. Basso).

Biondi e Coppola affermano che Napoli, agli inizi degli anni '80, pur restando una delle città d'Italia più industrializzate, ha un apparato produttivo che ha "conosciuto negli anni Settanta un forte ridimensionamento, che si è espresso con la perdita di oltre 1.300 unità locali (-15 per cento) e di circa 12.000 addetti (-17%)" (Tab 1).

<b>Addetti per settore di attività economica (in percentuale) al 1971 e al 1981</b>				
<b>Tab.1</b>	<b>1971</b>			
	<b>Napoli Capoluogo</b>	<b>Napoli Provincia</b>	<b>Campania</b>	<b>Mezzogiorno</b>
Agricoltura	0.3	0.8	1.0	1.9
Energia, gas acqua	3.0	2.2	1.9	2.4
Industria estrattiva e prima lavorazione	6.8	6.2	6.0	6.2
Industria manifatturiera	26.0	33.3	33.8	27.3
Edilizia	5.3	4.9	6.4	10.7
Commercio e pubblici esercizi	32.7	34.4	36.1	38.3
Trasporti e comunicazioni	22.3	15.5	12.8	11.2
Credito e assicurazioni, servizi alle imprese	3.6	2.5	2.0	2.1
Pubblica amministrazione	-	-	-	-
TOTALE	100.0	100.0	100.0	100.0
	<b>1981</b>			
Agricoltura	0.3	0.8	1.0	1.9
Energia, gas acqua	3.0	2.2	1.9	2.4
Industria estrattiva e prima lavorazione	6.8	6.2	6.0	6.2
Industria manifatturiera	26.0	33.3	33.8	27.3
Edilizia	5.3	4.9	6.4	10.7
Commercio e pubblici esercizi	32.7	34.4	36.1	38.3
Trasporti e comunicazioni	22.3	15.5	12.8	11.2
Credito e assicurazioni, servizi alle imprese	3.6	2.5	2.0	2.1
Pubblica amministrazione	-	-	-	-
TOTALE	100.0	100.0	100.0	100.0

*Elaborazione dati ISTAT*

Per i due studiosi napoletani la tendenza degli anni Settanta si riconferma negli anni Ottanta con il depotenziamento delle maggiori presenze industriali come è dimostrato da un ulteriore calo del 17 per cento tra il 1980 e il 1985.

Questi dati vengono confermati da una ricerca Censis del 1984 che metteva in rilievo che Napoli e provincia ha “un tessuto industriale

consistente, ma che non manifesta i sintomi propri di sistemi industriali più vitali e più aggressivi”, e anche che “l’agricoltura nella provincia di Napoli ha le caratteristiche proprie del settore residuale: si consolida una tendenza di marginalizzazione rispetto al sistema economico, soprattutto in termini quantitativi”.

Provincia di Napoli –Aziende agricole, relativa superficie (totale e SAU)– 1982				
	A Numero aziende	B Superficie per ettari	SAU	Media x azienda B/A
Napoli	58.744 (-5.7)	67.171 (-18.0)	54.408 (-18.8)	1.1
Caserta	50.898 (-8.5)	185.760 (-12.5)	140.169 (-9.6)	3.6
Avellino	57.414 (-8.6)	234.916 (-3.8)	168.699 (-3.8)	4.1
Italia	3.279.971 (-9.1)	23.515.297 (-6.2)	15.803.926 (-9.6)	7.2

*La percentuale di variazione percentuale rispetto al censimento 1970*

*Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT*

Si può, quindi, concludere affermando con Biondi e Coppola che “questa crisi prolungata che attanaglia l’industria non si manifesta solo con cospicui cali nell’occupazione, ma anche con la scomparsa o il ridimensionamento di aziende la cui incidenza nel settore o nei quadri sociali della città era stata talvolta rilevante. In questo senso il processo di deindustrializzazione appare come un momento assai significativo della più complessa crisi che investe l’intera identità della metropoli, la quale ha ricevuto dal terremoto del 1980 e dagli interventi successivi un’ulteriore forte spinta destabilizzante”.

Non è un caso, quindi che, nella ricerca CENSIS del 1984, a ridosso del terremoto, i problemi maggiormente avvertiti a Napoli erano legati al lavoro (48.2%), alla casa (40.1%), alla delinquenza in genere (34.5%).

Questi problemi, infatti, si erano evidenziati già alla fine degli anni Sessanta per scoppiare emblematicamente nel 1973, l'anno del colera, quando le lotte per la salute e per il risanamento igienico sanitario di tutta la città si andarono intrecciando con le proteste per l'aumento del costo del pane (1973) e poi con i movimenti per l'autoriduzione delle tariffe elettriche (1974), per avere migliori servizi sociali, per richiedere la ristrutturazione dei rioni popolari e reclamare insieme al lavoro il diritto alla casa, che dal '69 aveva visto l'occupazione abusiva di interi complessi residenziali (Rione Traiano, Secondigliano, Marianella e Don Guanella): in prima fila le donne che mai come allora si mobilitarono in massa contro lo stato di "fecalizzazione" dell'ambiente, per la salute, per il diritto all'istruzione, per la casa, per reclamare in sintesi una vita diversa e più dignitosa.

Le lotte del sottoproletariato napoletano misero in luce non solo le carenze organizzative dell'amministrazione comunale, ma anche il fatto che i progetti di riconversione della città alle nuove esigenze del capitale pubblico e privato, metteva in crisi la sopravvivenza di interi settori di classe da sempre emarginati e tendeva a scompaginare il tessuto sociale su cui Napoli si era andata costruendo nel tempo.

Tutto questo in una Napoli che già aveva visto le mani della giunta laurina sulla città, i ritardi incredibili nella costruzione di alloggi popolari, la nascita, agli inizi degli anni '60, di un quartiere ghetto quale il SEP di Rione Traiano e la totale incapacità del potere politico di pensare Napoli, dal secondo dopo guerra in poi, come una città civile e con una propria caratterizzazione.

I progetti degli anni '70 prevedevano la delocalizzazione dell'Italsider da Bagnoli e della Mobil Oil dalla zona orientale della città, per una rivalutazione della fascia costiera da Pozzuoli a Castellammare, la costruzione di un Centro Direzionale e la ristrutturazione del centro storico. Ristrutturazione del centro storico significava espulsione dalla città degli strati più poveri della popolazione e rottura di un equilibrio sociale: in termini economici smantellamento di una rete integrata di lavoro che permetteva a quegli strati più poveri di sopravvivere.

Il fatto nuovo di quegli anni insieme alla crisi del settore industriale era soprattutto la trasformazione del sottoproletario in lavoratore marginale in una città che si andava costruendo come città fabbrica diffusa; l'avvio di un processo di proletarizzazione con l'emergere del lavoro informale e la distruzione di quell'economia detta dei "bassifondi" che Percy Allum (1975) così descrive: "Sua caratteristica principale è quella di essere un'economia chiusa e clandestina, basata su un caseggiato o su un insieme di caseggiati, che formano un'"isola" economica. Un capitale proveniente da varie fonti (prodotti di contrabbando, prostituzione, piccoli furti ecc.), insieme al guadagno del commercio ambulante e del reddito di una o due persone con un lavoro fisso, circola passando di mano in mano all'interno dell'isola attraverso una serie di piccoli servizi con i quali ciascuno cerca di procurarsi l'immediato necessario, o di arrangiarsi".

La fine dell'"economia del vicolo" è certamente emblematica di una situazione che si andava trasformando per diversi fattori quali l'aumento del reddito dato dalle politiche di sostegno, l'invadenza del mercato che spingeva verso il consumo e costringeva a vendere, anche nei "bassi" botteghe-abitazioni, prodotti industriali standardizzati: sul

versante del lavoro si sviluppa soprattutto nei quartieri centrali “l’occupazione sottopagata nella piccola fabbrica e nell’artigianato, quella irregolare e non garantita nelle piccole aziende edili, il lavoro minorile, lo stesso lavoro artigianale precario degli adulti, senza considerare forme di commercio ambulante povero” (Cotugno, Pugliese, Rebeggiani).

Questi sono gli scenari che si vengono sviluppando fino agli inizi degli anni ’80 quando per Napoli può valere il giudizio che il Centro Ricerche di Portici dava, nel 1981, per tutta l’area del terremoto, dove evidenti erano i segni di una “società in transizione: le vecchie strutture tradizionali erano in gran parte decadute, le nuove per una vita economica diversa erano ancora debolissime; le istituzioni civili e amministrative erano ancora inadeguate al rinnovamento in corso e purtroppo asservite a una deleteria concezione clientelare e assistenzialistica dell’intervento pubblico”.

Il quadro di riferimento è quello dei processi economico finanziari globalizzati che andavano coinvolgendo Napoli come ogni altra città al mondo e della mancanza di strumenti adeguati per fronteggiare l’emergere dei nuovi bisogni del sottoproletariato e del proletariato espulso dal mondo del lavoro.

Il lavoro, senza ombra di dubbio, era il problema dei problemi come testimoniano la rivolta di Castellammare del 3 novembre 1971 e, nello stesso anno, le agitazioni, a Torre Annunziata e quelle, nel maggio 1974, dei disoccupati ad Acerra e la costituzione, a Napoli, del Comitato Disoccupati Organizzati nel 1975.

Con il trasformarsi del sottoproletariato urbano in proletariato marginale il Movimento dei disoccupati segna a Napoli un passaggio

fondamentale nell'assetto sociale della città e si evidenzia con caratteristiche sue proprie sia a livello organizzativo che a quello ideologico.

Ma emblematico di una situazione di disagio dell'intera città c'è da sottolineare che, nello stesso periodo in cui prendeva corpo il Movimento dei Disoccupati Organizzati, comparvero sulla scena napoletana i Nuclei Armati Proletari (NAP) e la Nuova Camorra Organizzata (NCO) di Raffaele Cutolo: le storie di queste tre organizzazioni si vanno incrociando in mille modi, ma, nel loro complesso, esse rappresentarono l'emergere e l'affermarsi di quella che abbiamo chiamato "cultura plebea" come una nuova cultura metropolitana che riciclava dentro nuovi parametri, politica, volontà di potere e progettualità creativa.

Questa cultura rifletteva senza dubbio il disagio di un'intera città, ne stravolgeva i ritmi sullo sfondo dell'ascesa di una camorra intraprendete e aggressiva che andava assumendo un ruolo importante colmando quei vuoti lasciati da uno Stato che si mostrava impotente nel dare soluzioni ai tanti problemi che in quegli anni si andarono evidenziando a Napoli.

E tra questi il primo era il problema lavoro rispetto al quale la camorra proponeva un lavoro extralegale, che, a livello popolare, significava la vendita al minuto di sigarette di contrabbando: l'esplosione del fenomeno contrabbando, che rappresentò un'opportunità per la camorra e un grosso ammortizzatore sociale per lo Stato, è da mettere in relazione con il nuovo ruolo della camorra dopo la sua alleanza con la mafia siciliana che in questo traffico investì denaro con grande

disponibilità, lasciando alla camorra l'organizzazione dello smercio sul territorio.

Il contrabbando delle sigarette a Napoli nel 1978 impiegava dalle 30 alle 50.000 persone in un periodo in cui i gruppi criminali campani e siciliani erano riusciti a sbarazzarsi dei gruppi marsigliesi che in una prima fase, che arriva fino al 1974, avevano cercato un loro spazio operativo a Napoli. Dopo il 1979 gli sbarchi di sigarette vengono spostati sulle coste pugliesi e da Napoli tendono a scomparire gli scafi blu, ma permane il commercio al minuto delle sigarette che vengono esposte e vendute su bancarelle che nei mercati si allineano le une vicino alle altre.

Ancora una volta, come spesso nella storia italiana, la camorra dava una mano allo Stato e tutti i politici, anche a livello nazionale, quasi unanimemente, sottolinearono la poca valenza criminale di questo commercio nella consapevolezza di non poter in alcun modo assicurare ai tanti poveri, diseredati e disoccupati napoletani introiti e redditi di altra natura. Il problema si presenta certamente a doppia connotazione perché se da un lato non si può non sottolineare la valenza umana e sociale di una posizione permissiva, dall'altra non si può non ricordare che i rapporti tra politica e camorra e dell'uso della camorra a fini politici è antico e si è andato trasformando nel tempo da quando nei primi anni '50 del secolo scorso Achille Lauro, da sindaco di Napoli, gestì il potere usando metodi della tradizione borbonica. Questo sistema, come scrisse Percy Allum, (1978a) era fondato "sulle caste, la clientela, l'organicità mafia-camorra e politica, e in cui gli impieghi pubblici, i lavori pubblici, i contratti con lo Stato,

le onorificenze erano merci di un colossale mercato per cui tutte le funzioni statali venivano assolve in maniera discriminatoria”.

Lauro “regnò” a Napoli dal 1952 al 1958, ma le tecniche su cui egli aveva costruito il suo potere si andarono nel tempo affinando ed incrementando soprattutto per quanto riguarda le complicità con la camorra per arrivare fino agli anni Settanta e Ottanta quando si ricorse alla camorra non solo per parare i contraccolpi della crisi economica sul piano occupazionale, ma anche per garantire sicurezza e ordine in città e soprattutto in carcere che era una delle loro principali roccaforti.

Questo è attestato nella Relazione della Commissione antimafia del 1993 dove è scritto: “La NCO parte dal carcere e si espande nella società .... La forza di Cutolo nel carcere è impressionante... il carcere è il luogo di affiliazione e di regolamenti di conti; è luogo addirittura dove si impedisce l’ingresso in cella a detenuti non affiliati, si chiedono ed ottengono informazioni, sempre tramite lettera, sugli “infami o gli “indegni” da eliminare”: a Poggioreale approfittando del terremoto dell’80 e di quello seguente del febbraio ’81, su ordine di Cutolo, furono eliminati sei detenuti e feriti cinque e sempre in carcere, nell’ottobre 1982, avvenne una sparatoria con armi automatiche tra clan contrapposti!

Certamente la scelta, da parte di Cutolo, del carcere come luogo prioritario di aggregazione era direttamente collegato non solo ai suoi lunghi periodi di detenzione, ma soprattutto al fatto che il carcere ha da sempre accolto i più poveri ed emarginati della società, a favore dei quali egli voleva impegnarsi per ridare loro dignità di persone.

E non è un caso che anche i NAP avevano individuato nella struttura carcere un elemento tragicamente simbolico delle nostre società contemporanee contro il quale lottare per sconfiggere le discriminazioni e i condizionamenti di una società classista.

I NAP, infatti, comparvero sulla scena napoletana il 1° ottobre 1974 con un messaggio diretto ai carcerati trasmesso attraverso un altoparlante (che si autodistruggeva con un ordigno esplosivo) davanti al carcere di Poggioreale così come era avvenuto, con le stesse modalità, cinque minuti prima dello stesso giorno in un albergo di fronte al Carcere di S. Vittore di Milano e come avvenne l'indomani davanti al muro di cinta esterno del carcere di Rebibbia a Roma.

Nel messaggio si affermava che i NAP avevano come scopo la continuazione all'esterno della lotta dei detenuti contro il raddoppio della carcerazione preventiva e l'affossamento del progetto di riforma penale.

L'obiettivo era una riunificazione di tutto il proletariato nelle fabbriche e di quello detenuto nelle carceri perchè, come i NAP affermavano, "la nostra lotta assume il significato di unità con la lotta di tutto il proletariato proponendo la ricerca di un rapporto di forza vincente e di una strategia che veda la classe operaia alla guida dello scontro di classe di tutti gli strati del proletariato in lotta".

Sempre in questo messaggio si affermava che i NAP, il cui nucleo era costituito da ex detenuti, (ma che annoveravano tra le loro fila una forte partecipazione femminile e studentesca) si prefiggevano di lottare contro i codici fascisti e per la democratizzazione interna delle carceri e nell'immediato per l'abolizione dei manicomi giudiziari, dei

riformatori minorili, per un'amnistia generale, per l'abolizione della recidiva e contro la tortura e gli abusi in carcere.

In seguito per tali scopi fu organizzato il rapimento del giudice De Gennaro, capo degli Uffici studi di prevenzione e pena del Ministero di grazia e giustizia e l'attentato, poi fallito, alla B Ticino, produttrice di materiale elettrico, che appaltava lavoro a cottimo in quasi tutti i carceri italiani e che, come si legge in un volantino firmato "Nucleo armato 29 ottobre", pagava, in base a un contratto minimo, a ogni carcerato una somma pari al 30% del totale dovuto essendo il restante 70% trattenuto dallo Stato sotto forma di "spese di mantenimento" e di "risarcimenti" vari.

Ai NAP, in effetti, mancò una visione realistica dell'emarginazione napoletana ipotizzando nel sottoproletariato una impossibile coscienza di classe che potesse spingere alcuni suoi settori ad aderire a un programma che non aveva radici consolidate né alcuna tradizione. Ma c'è anche da aggiungere che ai NAP mancò anche una visione complessiva della situazione dentro la quale poter inserire un progetto che riguardasse tutto il sottoproletariato urbano: in un volantino del 1976, firmato "Nucleo Armato 29 Ottobre", era scritto: "Precisiamo innanzi tutto che secondo noi il movimento rivoluzionario in Italia non ha ancora raggiunto un livello e una generalizzazione tali da possedere una reale analisi che preveda sul piano tattico e strategico i tempi e le forme dello scontro di classe e un programma comunista articolato a tutti gli aspetti della società.... Ci sono senz'altro alcuni punti fermi teorici e pratici che sono patrimonio del movimento rivoluzionario quali: il rifiuto del lavoro nella sua forma attuale, la lotta violenta alla

oppressione capitalistica, il diritto a riappropriarsi del complesso della propria esistenza”.

Il riferimento al lavoro, al rifiuto del lavoro in senso capitalistico, va valutato come delle proposte che furono avanzate in quegli anni come quella cutoliana nella quale si proponeva un lavoro extralegale finalizzato al reperimento di capitali per finanziare e costruire una rete di attività semilegali e legali. Una terza proposta era quella dei Disoccupati Organizzati che, avendo come referenti il potere politico e quello economico, può essere sintetizzata nella richiesta di un lavoro socialmente utile: in particolare, nel primo ciclo di lotte legate a vico Cinquesanti, si richiedeva un lavoro stabile e sicuro e un salario garantito; in seguito, a questo programma si aggiunse la parola d'ordine: “Lavorare meno, lavorare tutti”; infine nell'ultimo periodo si avanzò la richiesta, sul modello francese, di un minimo di sussistenza e di creazione di corsi formativi.

Attraverso un meccanismo semplice, ma del tutto innovativo, che prevedeva la partecipazione di tutti a ogni decisione, il Movimento riuscì a far emergere una identità collettiva che per la prima volta poteva trovare nel sociale spazi prima negati.

Questa identità si andò costruendo proprio a partire dallo svilupparsi di una solidarietà di gruppo che permetteva di fuoriuscire dallo scoraggiamento individuale; dal rivendicare il lavoro come diritto e individuare anche i sistemi per creare nuovi posti lavoro; da una critica allo Stato e a tutte le strutture che operavano nel creare emarginazione e discriminazione attraverso forme varie di clientelismo; dal constatare che la lotta era un momento di

autoaffermazione e identificazione soggettiva attraverso lo svelamento dei centri di potere palesi e occulti.

La testimonianza di un disoccupato, in libro da lui stesso scritto, può sinteticamente illustrare bene il clima politico di quegli anni e la drammaticità di una situazione disperata: “Il problema dell’occupazione a Napoli, è un problema generale non di settore. Vincere sull’occupazione significa vincere sulle scuole, sulle case, su tutta una serie di cose che mancano, vincere rispetto alle malattie e alla miseria perché tante cose, come anche la delinquenza, sono frutto di occasioni di lavoro che non ci vengono date” (“O’ Lavoro”).

Da questo scritto e da quanto finora sinteticamente delineato emergono, nella situazione napoletana, due fattori che si intersecano a vicenda: da una parte il problema della casa, del lavoro, dell’igiene, della vivibilità in una città degradata e dall’altra il fatto che il sottoproletariato spinto negli ingranaggi produttivi metropolitani, porta con sé una propria memoria storica e, attraverso il movimento dei disoccupati, al di fuori e contro le logiche settarie, partitiche e sindacali riesce a costruire su un progetto pratico una coscienza critica collettiva e coinvolgere nel tempo enormi masse di diseredati ed emarginati, mettendo in crisi antichi meccanismi di consenso che avevano assicurato alla città una sua precaria stabilità. Nel dopo colera, infatti il Movimento riuscì a far attivare corsi per la formazione professionale di 3.000 persone e a far reclutare 6/7.000 addetti per il risanamento fognario della città.

Nella seconda fase di lotte che vengono organizzate dal Comitato Banchi Nuovi si possono individuare due momenti centrali, il primo dei quali culmina con il blocco delle merci all’Alfa Sud di Pomigliano

nell'ottobre 1978 e si può dire conclusa nell'aprile del 1980 quando un centinaio di disoccupati Banchi Nuovi entrano come soci della "Cooperativa 16 maggio" in base alla legge 285 del 1977 sul preavviamento al lavoro, impiegati in lavori socialmente utili.

Questo non significò la fine delle manifestazioni di piazza, ma solo che da quel momento non vi furono più significative conquiste da parte dei disoccupati che pure cercarono di adeguare le loro strategie alla complessa situazione degli anni '80. Da una parte il tentativo di trovare un terreno di lotta comune tra disoccupati e occupati minacciati nel loro posto di lavoro e dall'altra, dopo la partecipazione al Convegno internazionale di Parigi del 14/15 gennaio 1989, le proposte sul modello francese alle quali abbiamo già fatto cenno, determinate dalla consapevolezza che bisognasse uscire dal localismo e adeguarsi ai tempi e alla situazione economico politica europea e alle rivendicazioni dei disoccupati europei.

Non spetta a me tracciare un bilancio di quell'esperienza, ma solo mi preme sottolineare come il Movimento dei disoccupati mise a nudo, in maniera semplice e spontanea, una serie di problemi che si sarebbero evidenziati nella loro complessità negli anni successivi, facendo appello a una cultura plebea che si andava modernizzando.

Infatti non si può non ricordare, anche se di sfuggita, l'azione propagandistica e di proselitismo attraverso la pubblicazione di un periodico "Foglio dei disoccupati di Napoli" nel quale sono testimoniate tutte le attività del Movimento in termini di lotta, di manifestazioni, di iniziative come quella del Muro parlante cioè del muretto che circonda la villa comunale a Napoli tappezzato di manifesti con messaggi alla città, dove i disoccupati "hanno scoperto

di avere una voce molto potente e che il muro parlante fa paura a tutti, tanto che qualcuno lo chiama il muro della verità”.

Questo richiama altre iniziative analoghe fatte dai disoccupati a Napoli negli anni precedenti quali le tende montate nelle maggiori piazze napoletane come fonte di informazione per la popolazione (marzo 1976) oppure l'incappucciamento della statua di Garibaldi nell'omonima piazza (aprile 1976), l'impiccagione, dagli spalti del Maschio angioino, di un fantoccio che rappresentava il ministro del lavoro, un happening carnascialesco in Piazza Matteotti il 1° maggio 1976, o un complesso e ingegnoso meccanismo che fu costruito sul monumento di Vittorio Emanuele III, nel giorno del primo scudetto del Napoli di fronte agli studi di Gava in Piazza del Municipio, che stava a simboleggiare la politica governativa della carota e del bastone.

Ma in questi stessi anni, quando con questi interventi il Movimento dei disoccupati napoletani andò acquistando un fascino suo proprio catalizzando l'attenzione di studiosi e intellettuali di varia estrazione, l'altra parte della scena napoletana era totalmente occupata da Raffaele Cutolo e dalle “imprese” della “Nuova Camorra Organizzata” (NCO) che sperimentava nuove forme di aggregazione, riorganizzandosi in modo del tutto nuovo rispetto alla vecchia camorra napoletana.

Nella “Relazione sulla situazione di Napoli” della “Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni similari” (seduta del 12 luglio 1989) si afferma, infatti, che la NCO si coordinò “sul territorio con una capillare diffusione, con organigrammi e pratiche interne di rigida gerarchia e di

acquisizione “mafiosa”, orientato a introdurre nel mondo della delinquenza metodi di violenza tanto intensa da provocare sino agli anni 1982/83 un alto numero di omicidi”.

In questa prima fase che comunemente viene definita “predatoria” si registrano nella provincia di Napoli 85 omicidi, 148 nell’80, 235 nel 1981: dall’81 al 1990 si commettono in Campania 2.621 omicidi con un picco nel 1982 di 253 di cui 82 a Napoli.

Nella seconda fase la NCO si pose nel tessuto economico e sociale napoletano con una propria caratterizzazione traducendo in chiave moderna e con creatività manageriale le esperienze centenarie della camorra collocandosi come forza di opposizione nei confronti delle classi agiate e dello Stato, in nome degli interessi di tutta l’emarginazione napoletana.

L’organizzazione, nata “ufficialmente” il 24 ottobre 1978 (come si attesta nel giuramento di affiliazione), con 2.000 affiliati, che nel 1980 vengono stimati in 7.000, da una parte ripeteva standard culturali e rituali della vecchia camorra, riattualizzando miti antichi e vecchie aspirazioni delle classi emarginate, dall’altra presentava nuove forme organizzative proponendosi come salvaguardia dei poveri e dei deboli e con la sua forza sconvolgeva nello stesso tempo vecchi interessi ed equilibri che sembravano consolidati nel tempo.

La NCO con il suo impero incontrastato all’interno delle carceri e con una fitta rete di relazioni politiche e politico affaristiche riuscì a creare una rete compatta di commerci legali e illegali (che non comprendevano il traffico di eroina che, per Cutolo, danneggia il sottoproletariato), affiliando a vario titolo personaggi di rispetto o imprenditori di grosso calibro quali Sibilìa di Avellino, il salernitano

Giuseppe Lombardo, Gennaro Califano di Nocera Inferiore, si da lasciar trasparire come progetto complessivo quello di creare una lucida fotocopia di una società a capitalismo selvaggio.

Nel Rapporto dei carabinieri n.420/1 del 1982 si scriveva che “le società controllate da esponenti della malavita organizzata rappresentano causa di distorsione di un libero mercato, realizzando palesi forme di concorrenza sleale giacché oltre a poter contare sull’efficienza intimidatrice delle comuni pratiche camorriste (minaccia di violenza su persone e cose, danneggiamenti, attentati ecc.) hanno la possibilità di autofinanziarsi attraverso l’impiego di danaro “sporco” senza cioè ricorrere al normale e oneroso canale bancario.

Tali condizioni di privilegio fanno registrare in determinati settori economici (edilizia, appalti per opere pubbliche, trasporti) la progressiva uscita dal mercato di numerose imprese, eliminate da questa concorrenza sleale. Si consolidano, così, situazioni di vero e proprio monopolio. Analoghi effetti distorsivi si producono anche nei settori in cui operano società controllate da esponenti della criminalità organizzata”.

Ma questo impero si reggeva anche attraverso una sapiente azione propagandistica fatta di azioni eclatanti come l’interessamento di Cutolo per la liberazione del figlio di un imprenditore rapito (in quanto il padre dava lavoro a centinaia di persone), l’esecuzione di un presunto maniaco che aveva torturato e strangolato una bambina e l’uso spregiudicato e moderno dei media come nel processo “sceneggiata” alla NCO del 1980 quando lo stesso Cutolo seppe far veicolare idee e valori della sua organizzazione.

“La mia è giustizia vera, egli disse, io sono destinato ad aiutare la gente, a far del bene al prossimo, a salvare tanta gente...ho costruito una setta per fare del bene”.

E ancora: “Io mi sento un uomo che divide le sue miserie con quelle dei più bisognosissimi, e dei più emarginati. A me si rivolgono quelli dimenticati da Dio e dagli uomini, le cui speranze sono stroncate dalla miseria...”(De Gregorio, 1983).

E nel suo “Poesie e pensieri”, edito da Berisio nel 1980 scriveva:

“La gente che si è venduta e si vende la nostra amata terra: Io non voglio attaccarli con la forza, ma voglio che le mie giuste idee attacchino le loro menti”.

“Il giorno in cui la gente della Campania capirà che val più un tozzo di pane libero che una bistecca da schiavi. Quel giorno avremo vinto”.

“I veri galantuomini, per me, stanno in carcere, oppure sui gradini di una chiesa a chiedere l’elemosina”.

“Chi ha avuto l’idea di costruire questi “olocausti” [super carceri] in Italia? Non ha fatto altro che creare “fabbriche di belve”. Perché i più elementari valori e diritti umani vengono calpestati. E se un giorno, un uomo, riesce a resistere, a questi “olocausti” e ritorna nella vita libera, diventerà un potenziale criminale e non avrà più pietà per niente e per nessuno”.

“Dicono: che ho organizzato la Nuova Camorra. Se fare del bene, aiutare i deboli, far rispettare i più elementari valori e diritti umani che vengono quotidianamente calpestati dai potenti e ricchi e se riscattare la dignità di un popolo e desiderare intensamente, un senso vero di giustizia, rischiando la propria vita per tutto questo; per la società vuol dire “camorra”, allora ben mi sta questa ennesima etichetta”.

“Mi auguro, amici miei, che continui la nostra storia, storia della nostra terra. Perché io ho sofferto per questo. Ecco perché ormai apparteniamo alla storia, perché sia io che voi tutti, abbiamo dimostrato e rivelato quali sia la forza del nostro animo e del nostro carattere che rinnovando i fasti antichi di Napoli, abbiamo restituito un popolo alla sua dignità, ricomponendo con il mio (e vostro) coraggio e la mia (e vostra intelligenza), le virtù creatrici di questi Amici che si ritrovano accanto a me, uniti oltre a tutte le mete ideali e altre a tutti gli orizzonti remoti in un sacro giuramento di fede, giustizia e amicizia, per imporre i nuovi destini della nostra Campania con il simbolo del Vesuvio”.

La fine della NCO, che possiamo far coincidere con il blitz del 17 giugno 1983, è da imputare non solo alla coalizione di altre associazioni camorristiche confluite nel 1982 nella Nuova Famiglia, ma anche forse a quella sicurezza di Cutolo di poter gestire in termini di potere camorristico tutto il territorio metropolitano di Napoli.

In ogni caso l’inizio della sua fine è da mettere in relazione con il ruolo di mediazione che egli svolse per la liberazione dell’assessore democristiano Cirillo, rapito dalla colonna napoletana delle BR il 27 aprile 1981, mediazione che fu richiesta a Cutolo da politici DC e dai servizi segreti e che vide prima Cutolo riluttante “in quanto Cirillo si era sempre succhiato il sangue della povera gente”, ma poi interessato alla cosa in quanto spinto dal fatto che “uno dei due della scorta di Cirillo ucciso dai brigatisti era di Ottaviano e quindi [suo] paesano e di famiglia onesta” (Ordinanza del giudice Alemi del 28 luglio 1988).

In effetti la felice conclusione della trattativa doveva portare a Cutolo e ai suoi affiliati, vantaggi in termini penitenziari e giudiziari oltre che

favori e benefici vari tra i quali la cogestione dei finanziamenti statali del dopo terremoto del 23 novembre 1980: per Cutolo la liberazione di Cirillo significò, invece, trasferimento all'Asinara, l'arresto di più di mille camorristi e l'uccisione "misteriosa" di Vincenzo Casillo suo uomo di fiducia e suo braccio destro.

Nei fatti dopo il sisma del 23 novembre 1980 la camorra opera un salto qualitativo della mentalità criminale mettendo "in essere una accorta e tempestiva strategia di intervento" per la gestione di un affare colossale che permetteva di mettere alla prova la sua forte vocazione imprenditoriale, spinta anche dalla necessità di "riciclare il danaro illecito proveniente soprattutto dai traffici di stupefacenti e dei tabacchi" (Commissione antimafia 1993).

Questo fenomeno si fa evidente soprattutto nelle zone periferiche dove già la camorra si era attrezzata in questa direzione e in seguito (fine 1983) anche a Napoli dove si abbandona definitivamente "il modello cutoliano della NCO per abbracciare quello più moderno della Nuova Famiglia caratterizzato dai capi-imprenditori Nuvoletta e Alfieri.

L'occasione, se così si può dire, fu rappresentata dal terremoto e dai 50.000 miliardi stanziati per la ricostruzione dei comuni dell'area disastata quando la camorra entra prepotentemente nella gestione di questi fondi: "Un ruolo "politico" così forte la camorra non l'aveva mai conosciuto in tutta la sua storia. Intimidazioni, avvertimenti, ferimenti, assassini di esponenti politici locali accompagnano questa fase, toccando anche aree non interessate dall'insediamento camorristico, quali le province di Avellino e di Benevento" (Sales).

"Per coprire l'intero "pacchetto" terremoto la camorra non si limitò all'edilizia ma si occupò del settore del credito, di quello dei servizi

del grande mercato dell'indotto" diventando così "delle vere holding di imprese produttive capaci di controllare l'economia dell'intera regione".

Ma, come nota la Commissione antimafia, a tutto il 1993 nelle zone colpite dal terremoto molti terremotati erano senza abitazione, non erano state insediate significative iniziative imprenditoriali, si registrava un calo dei livelli occupazionali, un reddito medio pro capite tra i più bassi d'Italia e una presenza più massiccia dei gruppi delinquenziali che avevano creato un vero e proprio "mercato protetto", senza concorrenza e con illimitate disponibilità di capitali.

E la stessa Commissione aggiunge: "A tale epilogo, nefasto per le ripercussioni sul sistema economico, per l'alterazione del sistema democratico e l'inquinamento delle rappresentanze parlamentari e degli organismi elettivi delle amministrazioni locali, si è giunti per evidenti responsabilità omissive e commissive dei soggetti che avrebbero potuto e dovuto contrastare i fenomeni di infiltrazione camorristica nelle pubbliche gestioni".

Questo salto "qualitativo" della camorra ha come protagonista Carmine Alfieri: "Se la camorra di Cutolo, comunità politica dell'underworld criminale, si autorappresentava e si proclamava pubblicamente come paladina dei ceti marginali, sottoproletari, l'élite criminale di Alfieri, che opera mimetizzandosi nell'area nolano-vesuviana, ha superato i confini del ceto delinquenziale per divenire referente di parte del ceto produttivo e politico emergente, non solo a livello locale" (Monzini).

E' questo l'antefatto per comprendere appieno la svolta operata dalla camorra a ridosso del terremoto in Irpinia del 1980 e capire come il

fenomeno dei legami tra politica e camorra sia un processo che si è andato sviluppando e ingigantendo nel tempo: nel 1993 furono sciolti per condizionamenti mafiosi ben 32 comuni in Campania di cui 16 in provincia di Napoli e dieci anni dopo 31 comuni a Napoli su 59 in Campania. Nel 2006, dai dati forniti dal gruppo interforze (Polizia, Carabinieri, Guardia di finanza e Dia) e pubblicizzati nei primi giorni di gennaio emerge che nella Provincia di Napoli sono 83 i Comuni "sotto inchiesta": 9 già sciolti per infiltrazione e/o condizionamento camorristico e l'Asl Napoli 4. Nell'Asl Napoli 5 e in altri 6 Comuni è stata presente la Commissione d'Accesso. L'Asl Napoli 1, la XIII circoscrizione di Miano insieme a 23 Comuni sono "oggetto di monitoraggio con finalità di prevenzione antimafia". Per altri 35 Comuni è stata prevista "una mirata attività di monitoraggio ai fini dell'accertamento di irregolarità, illegittimità e abusi da parte di organi politici e/o gestionali". Altri 10 Comuni, infine, non hanno sottoscritto o non hanno rispettato il protocollo sulla legalità per gli appalti pubblici. (Corriere del Mezzogiorno, 8 gennaio 2006).

In Campania la situazione è quindi gravissima per quanto riguarda la pressione della camorra sui politici e anche per la risposta delle amministrazioni locali, ma d'altra parte risulta anche problematico ridurre la situazione creatasi a fenomeno emergenziale per i suoi caratteri di cronicità: sotto alcuni aspetti chiare sono le considerazioni della Commissione antimafia 2006 quando scrive a proposito della situazione di Napoli e provincia che "l'evoluzione della criminalità organizzata napoletana procede in parallelo con la inefficienza e permeabilità del sistema sociale, che ha fornito ai sodalizi camorristici l'*humus* in cui proliferare sino alla realizzazione nel tempo di comitati

politico-affaristico-mafiosi. Anche in questa provincia si manifesta il paradigma del rapporto mafia-politica, che privilegia l'infiltrazione criminale dove più elevata è la transattività degli interessi in gioco e minore è il controllo, situazione tipica della rete diffusa delle amministrazioni locali, come si evince dall'elevatissimo numero delle procedure di scioglimento o di accesso per inquinamento mafioso avviate e concluse dalla Prefettura di Napoli" (Doc. XXIII, n. 16 – XIV Legislatura).

E' l'emergere di un disagio diffuso, di una crisi dai tempi lunghissimi, di problemi di vecchia data per i quali non sembra emergere alcuna soluzione se non quella di un maggior controllo amministrativo e poliziesco del territorio.

Occorre riconoscere che qui non si ripresenta un rapporto politica criminalità come si è andato sviluppando nei secoli, dal 1799 (la plebe che aiutò le bande del cardinale Ruffo) al 1860 al tempo dell'unità d'Italia (Liborio Romano ricorse ai camorristi per assicurare ordine nella città prima dell'arrivo di Garibaldi) fino all'uso che gli americani fecero della mafia e della camorra, prima, durante e dopo la seconda guerra mondiale.

Occorre riconoscere che il rapporto si è ribaltato: non è la classe politica che chiede una mano alla camorra, ma è la camorra che impone strategie proprie e condiziona i giochi politici avendo come scopo della propria attività la salvaguardia dei propri interessi, il profitto economico attraverso la sua capacità di incunearsi nelle smagliature di qualsivoglia operazione e in qualsiasi spazio lasciato vuoto.

Non vi è dubbio che per i politici vi è un ritorno spesso in positivo per i “favori” accordati, ma parallelamente per chi tende a sottrarsi al gioco sono pronti intimidazioni di ogni genere e ferimenti fino all’eliminazione di quanti si oppongono alle strategie malavitose.

Qualcosa è cambiato nel rapporto politica/camorra e questo cambiamento, che rimette in gioco ogni ipotesi di superamento dell’attuale situazione attraverso l’opzione militare e un più stretto controllo amministrativo, non può essere spiegato solamente ripercorrendo a ritroso nel tempo il modo di essere della camorra e le situazioni nelle quali opera!

E non si può neanche più affermare che queste organizzazioni siano fenomeni patologici di società malate perché questo lascerebbe intendere la possibilità di una guarigione anche spontanea: l’opzione militare se si rivela di grande effetto mediatico e spettacolare non è un rimedio che può dare frutti concreti proprio per il modo di essere della criminalità pronta a mimetizzarsi, trasformarsi e adeguarsi a qualsiasi situazione.

Occorre una svolta interpretativa di 180° che ripensi le trasformazioni della camorra negli anni ’70 e ’80 e i mutamenti che si sono avuti a livello locale, nazionale e internazionale in rapporto al modo di essere dell’economia e della finanza.

Occorre ripensare a quella cultura plebea che con forza si è venuta affermando negli anni Settanta e che riaffiora di continuo nei comportamenti delle bande criminali assetate di potere, di danaro e di autoaffermazione.

Ma occorre anche ripensare ai processi globali che hanno sconvolto le nostre vite e impresso alle nostre società un’accelerazione vertiginosa

aprendo spiragli di vita entusiasmanti, portando grandi vantaggi, lasciandoci intravedere una più alta qualità della vita, ma esasperando anche gli aspetti più negativi della nostra esistenza in termini di valori, di vivibilità, di insicurezza e precarietà.

oooooooooooooooo

E tra gli aspetti negativi il primo posto è occupato da un mercato unico che permette e facilita comportamenti anomali al di fuori di qualsiasi codice etico.

Esula dai limiti del presente saggio una storia dei tentativi del WTO (World Trade Organization) di regolare un mercato senza regole: Guido Rossi, uno dei padri della legge Antitrust in Italia, in un suo ultimo saggio, parla di “integralismo” e “dittatura” del mercato e della necessità di rifondare il diritto con un nuovo contratto sociale.

“E’ diventata opinione diffusa, egli scrive, il fatto che a un certo punto le regole dell’economia risultino superiori alle regole del diritto. Il diritto segue l’economia, e la segue in modo molto spesso scriteriato.... Se la vita economica va per conto suo e non rispetta più le regole del diritto, forse è perché le regole del diritto non ci sono più. Il che significa che il diritto non è più uno strumento di controllo sociale, perché è l’economia a dettarne le regole, naturalmente le sue regole”. A questo Guido Rossi aggiunge che tutto nasce dall’”ideologia del mercato come panacea di tutti i mali che riguardano l’economia” e di qui è nata “la svalutazione totale delle regole” perché il mercato come “mano invisibile” vuole “che la base di tutto non sia la virtù delle regole, ma sia invece la capacità

contrattuale del singolo che persegue il proprio interesse”. Di qui nasce il contrattualismo per cui “non c’è nessun bisogno che vi sia un legislatore o che vi sia uno Stato che decide quali siano o quali debbano essere le regole. Il contrattualismo vuole che le regole siano decise dalla libertà dei singoli, da coloro che entrano in rapporto tra di loro. Essi fisseranno da sé le regole.... Piaccia o non piaccia agli economisti, è tempo di denunciare che l’economia è la prima disciplina ad aver frantumato le regole del diritto” (Rossi, 2003).

E piaccia o non piaccia è questa la filosofia che è sottesa al modo di essere delle multinazionali e piaccia o non piaccia questa è la stessa filosofia che spinge determinati comportamenti della criminalità organizzata.

Il caso della Philip Morris e dei suoi rapporti con la camorra è per questo esemplare: ma la storia di questo rapporto non si esaurisce negli anni ’80, ma trova un proprio epilogo, se così si può dire, proprio ai nostri giorni.

E’ il 9 luglio 2004 la data in cui è stato stipulato un accordo della durata di 12 anni tra la Philip Morris International e dieci Stati membri della UE, tra cui l’Italia, per combattere il contrabbando e la contraffazione di sigarette!

Con questo accordo la “Philip Morris” si impegnava a limitare i suoi volumi di vendita, ma anche ad “avvalersi del processo di controllo di cui è già dotata per selezionare e controllare i clienti, per migliorare la sua capacità in materia di tracciabilità e rintracciabilità di determinati imballaggi e per offrire maggiore sostegno alle autorità europee responsabili dell’applicazione della legge nella loro lotta contro il commercio illegale di sigarette”.

Era previsto, infine, il pagamento ai dieci Stati membri di una somma in danaro che poteva ammontare a circa 1.25 miliardi di dollari, e in aggiunta la “Philip Morris International” si impegnava ad effettuare ulteriori pagamenti in futuro se “venivano sequestrati nella Comunità europea quantitativi di suoi prodotti autentici superiori a quelli fissati”.

Questo accordo è il coronamento di un’azione congiunta della UE nei confronti della Multinazionale, citata prima presso un tribunale americano per frode fiscale e poi per riciclaggio di danaro sporco di cui la Philip Morris si sarebbe resa responsabile trafficando con i contrabbandieri: la prima causa non andò a buon fine, ma per la seconda le prove erano tante e tali che non ammettevano dubbi e fu questo che spinse la Philip Morris a trattare e chiudere onorevolmente la controversia anche se i soldi da versare "non devono essere considerati una multa o un risarcimento" (Repubblica 5 aprile 2004).

Ma si deve anche aggiungere che la stessa Philip Morris si è vista danneggiata per la quantità di sigarette contraffatte immesse sul mercato e impotente a fronteggiare un fenomeno, quello della contraffazione, che coinvolge una serie infinita di industrie e di imprese.

Di sfuggita annotiamo che sul suo sito Internet la Philip Morris scrive che le sigarette contraffatte arrecano maggiori danni alla salute e che questo tipo di contraffazione significa la “perdita di 100.000 posti di lavoro in tutta Europa” oltre al fatto che queste sigarette sono prodotte da “una manodopera costituita in gran parte da bambini costretti a lavorare in spazi angusti senza nessun rispetto dei diritti umani e della sicurezza personale”!

Ma questa “vittoria” ci insegna alcune cose:

- a) che il modo di organizzarsi della Philip Morris è stato da sempre quello di creare un intreccio tra attività legale e attività illegale;
- b) che le attività illegali producevano ingenti danni economici negli Stati in cui essa operava;
- c) che nel tempo si era venuta creando una rete di connivenze a livello mondiale che includeva istituzioni diverse tra loro;
- d) che l’Italia come singolo Stato ha ottenuto risultati nulli pur cercando di arginare e controllare il fenomeno;
- e) che solo unendosi tra loro, attraverso una struttura sopranazionale, la UE, in questo caso, i Paesi danneggiati hanno avuto riconosciuti i propri diritti violati.

Io non so quanto questo accordo sia stato rispettato e quali i benefici che ne deriveranno, ma sicuramente la regolamentazione dei mercati si pone come priorità assoluta, in una fase in cui tutti i processi economici e finanziari sono globali.

L’assenza di regole certe produce uno stato di caos totale che va a tutto beneficio di quanti mirano a trarre vantaggio dalle situazioni poco e malamente definite.

Qui il discorso si sposta e riguarda non solo le Multinazionali, ma anche l’attività delle bande criminali che operano a livello mondiale e locale condizionando le procedure di erogazione dei fondi pubblici e del sistema degli appalti, che si esplica in attività estorsive e di usura oltre che in attività speculative nel settore edilizio e del ciclo dei rifiuti e che è inarrestabile nel mettere a punto nuovi sistemi di arricchimento come è l’industria dei prodotti contraffatti, commercio

che oggi, per alcuni aspetti, ha preso, come ammortizzatore sociale, il posto che è stato del contrabbando di sigarette.

La Relazione 2006 della Commissione antimafia sottolinea il fatto che gli “ambiti di arricchimento criminale si fondono con i tradizionali canali di finanziamento derivanti dal traffico di sostanze stupefacenti (e prima ancora, del contrabbando), ma anche con i nuovi mercati del falso e della contraffazione, suscitati dai bisogni e dalle opportunità del mondo globalizzato”.

E in questa stessa Relazione si cita a questo proposito l’asse criminale Licciardi-Contini che è riuscito ad “acquisire in modo diretto e indiretto il controllo di società manifatturiere e laboratori per la produzione di capi in abbigliamento in pelle recanti marchi contraffatti, curandone la successiva immissione in commercio”, attraverso la creazione di una rete internazionale (Germania, Francia, Brasile, Belgio, Cuba, Cina, Irlanda, Spagna, Canada, Olanda) retta da fiduciari insospettabili.

I ricavati di tale commercio ritornavano poi nelle mani del clan mediante bonifico bancario oppure in contanti per essere reinvestiti in attività apparentemente lecite “ad esempio, nei settori dell’import-export di apparecchi fotografici, di utensili meccanici ed oggetti di consumo, anch’essi però recanti marchi contraffatti o con caratteristiche ingannevoli” oppure nel settore della telefonia “con la produzione e distribuzione, su scala nazionale e internazionale di prodotti dello specifico settore come carte prepagate o centri di telefonia per extracomunitari”.

Non va però taciuto che i capitali ricavati, su scala internazionale, da questi traffici illeciti necessitano di una “ripulitura” che veniva

garantita “tramite conti correnti bancari o postali ovvero mediante società “Money Transfer”.

In relazione ai metodi di riciclaggio di denaro “sporco” la “Relazione finale di minoranza” della Commissione antimafia del 2006 pone però un dubbio rispetto alla Legge 409/2001 sullo “scudo fiscale”, cioè ci si domanda se questa legge “ha favorito l'ingresso nel sistema economico nazionale di capitali frutto di attività illegali e mafiose, acquisiti attraverso il narcotraffico, il contrabbando di sigarette e delle armi”. “Peraltro, la conferma che lo ‘scudo fiscale’ sia stato agevolmente utilizzato dalle organizzazioni criminali per riciclare i profitti illeciti, viene dal sequestro operato dalla DIA di Roma il 30 giugno 2004 a carico del clan Casamonica che aveva riciclato proventi illeciti per milioni di Euro facendo rientrare i capitali con la dichiarazione prevista dalla legge 409/2001 e depositandoli presso una banca d'affari di Milano, alla quale era stato dato incarico di investire in fondi comuni. Tutto ciò senza che l'intermediario ritenesse sospetta l'operazione e ne facesse oggetto di segnalazione”.

*Questo dubbio però si unisce ad altri dubbi che sono riconducibili alla forza di una delinquenza organizzata che ormai ha pervaso ogni qualsiasi ganglio della vita economica e sociale napoletana creando una situazione estremamente grave e pesante per tutti così come in tante altre città in Italia e nel mondo.*

*Ma questi dubbi hanno come base comune l'incapacità e forse anche l'impossibilità degli amministratori a governare un fenomeno che si va sempre più ingigantendo e universalizzando e di fronte al quale non solo occorre pensare leggi adeguate che cerchino di circoscrivere il fenomeno trattandolo alla pari degli altri problemi economici e*

*finanziari, ma anche a sistemi altri che possano permettere alle società di vivere e prosperare.*

*Questi sistemi devono avere, a mio giudizio, come punto di partenza, l'ipotesi che gli amministratori locali o nazionali difficilmente saranno in grado di trovare rimedi adeguati per debellare le negatività della globalizzazione tra cui vanno inserite a pieno titolo le attività della delinquenza organizzata che non può solamente essere vista come un fenomeno che attiene la "patologia sociale", cioè di un male localizzato, ma come un tumore che tende a devastare tutto intero il corpo sociale.*

*Questo male evidenzia la volontà di dominio di una classe che al suo apparire veniva definita "pericolosa" e che negli anni '70 e '80 del secolo scorso ha occupato prepotentemente la scena con le sue richieste pressanti, la sua volontà di riscatto, la sua ansia di potere e di rivincita, con l'imposizione di regole che ancora oggi sembrano avere la meglio e che in definitiva condizionano tutto il mondo nel quale viviamo.*

*L'obiettivo è quello di mettere a punto sistemi che ridisegnino i rapporti tra pubblica amministrazione e cittadino, includendo in essi ogni qualsivoglia strato sociale e mirino ad abbattere tutte le barriere che oggi compartimentano socialmente, simbolicamente e drammaticamente le città.*

*Il nodo da sciogliere è il superamento delle disuguaglianze così come si sono venute creando nelle nostre società all'inizio della modernità e che si sono maggiormente aggravate e ingigantite nella prima fase dell'industrializzazione. Il superamento delle disuguaglianze di reddito che significa disuguaglianze di luogo, ma soprattutto di*

*opportunità in tema di istruzione, di lavoro, di cura della salute e complessivamente di miglioramento della qualità della vita.*

*La necessità di trasformare il rapporto tra autorità locali e cittadini nella direzione di chiamare i cittadini a gestire collettivamente le città è espressa in molti documenti sottoscritti da strutture sopranazionali, dall'UE o promulgati dall'ONU tra cui l'Agenda 21 e Habitat 2 (1996).*

Il problema della partecipazione può essere affrontato dando vita a grandi assemblee o a grandi convegni, oppure coinvolgendo specifici gruppi di cittadini che possono essere chiamati a formulare proposte concrete per il superamento di specifici problemi, oppure far partecipare tutti a quelle decisioni che potrebbero rendere le nostre città più vivibili trasformandole.

Noi dobbiamo chiederci se le sfide del Terzo Millennio rappresentate dalle emergenze lavoro, criminalità, ambiente, immigrazione e così via possono essere affrontate e combattute con gli stessi strumenti di sempre oppure occorre una svolta di 180° delle politiche locali che vedano la partecipazione diretta dei cittadini nella gestione della loro città.

Questo della partecipazione dei cittadini alla gestione delle città in cui vivono, va vista come una tecnologia, quindi priva di un colore politico definito: certo questa non è una panacea che guarisce tutti i mali in un sol colpo, anzi la sua applicazione, almeno al suo inizio, è costellata di ostacoli e pericoli di ogni tipo, ma potrebbe, invece avviare un processo di crescita e di miglioramento delle nostre realtà urbane.

E' questo del coinvolgimento dei cittadini un problema di estrema delicatezza e importanza sul quale è necessario avviare un discorso all'interno del dibattito che si è aperto a livello internazionale.

La posta in gioco è la vivibilità delle nostre città e ciò si potrà ottenere solo rendendo tutti responsabili delle scelte dalle quali dipende il futuro di noi tutti, come tutti devono svolgere un ruolo, avere pari dignità nelle società e pari opportunità.

Altrimenti, si può concludere affermando che, in definitiva, è vero che ognuno vive nel mondo che è stato capace di costruirsi intorno!

TESTI CONSULTATI:

P. A. Allum – Potere e società a Napoli nel dopoguerra, Einaudi, Torino 1975

P.A. Allum (a cura di) – Galasso. Intervista sulla storia di Napoli, Laterza, Bari 1978

P.A. Allum – Laurismo e gavismo a Napoli, sta in M. Donzelli (a cura di) Economia, politica e istituzioni della Campania, Teti, Milano 1978a

P. Basso – Disoccupati e Stato. Il movimento dei disoccupati organizzati di Napoli (1975-1981), Franco Angeli, Milano 1981

A. Becchi (a cura di) – Napoli “miliardaria”. Economia e lavoro dopo il terremoto, F. Angeli, Milano 1984

G. Biondi – P. Coppola – Napoli: la città flessibile, sta in: E. Borlenghi (a cura di) – Città e industria verso gli anni Novanta, Fondazione Agnelli, Torino 1990

M. Castells – Il potere delle identità, Università Bocconi Editore, Milano 2003

CENSIS – Evoluzione e governo dell’area napoletana. Società, economia e comportamenti familiari, SEN, Napoli 1984

Centro di specializzazione e ricerche economiche-agrarie per il Mezzogiorno, Porti – Situazione, problemi e prospettive dell’area più colpita dal terremoto del 23 novembre 1980, Einaudi, Torino 1981

N. Chomsky – Un mondo senza guerra, intervento al World Social Forum del 29 maggio 2002, sta in: [www.zmag.org](http://www.zmag.org)

N. Chomsky – Riconoscere i diritti: un percorso accidentato, sta in: M.J.Gibney (a cura di) – La debolezza del più forte; Mondadori, Milano 2004

Commissione d'inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni similari –Relazione sulla camorra, Doc. XXIII n.12, 1993

Commissione parlamentare antimafia – Relazione sul fenomeno criminale del contrabbando di tabacchi lavorati esteri in Italia e in Europa”, Doc. XXIII, n. 56, marzo 2001

Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della criminalità organizzata mafiosa o similare – Doc. XXIII n.16, XIV Legislatura approvata dalla Commissione nella seduta del 18 gennaio 2006

Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della criminalità organizzata mafiosa o similare, Relazione finale di minoranza, 2006

P. Cotugno, E. Pugliese e E. Rebergiani – Mercato del lavoro e occupazione nel secondo dopoguerra, sta in: P. Macry e P. Villani (a cura di) – La Campania, Einaudi, Torino 1990

R. Cutolo – Poesie e pensieri, Berisio, Napoli 1980

S. De Gregorio – I nemici di Tutolo, Pironti, Napoli 1983

D. Harvey – La crisi della modernità, EST, Milano 1993

N. Hertz – La conquista silenziosa, Carocci, Roma 2002

P.Monzini – Gruppi criminali a Napoli e a Marsiglia. La delinquenza organizzata nella storia di due città (1820-1990), Meridiana, Roma 1999

G. Mossetto – L'economia della contraffazione, sta in: S. Zamagni (a cura di) – Mercati illegali e mafie. L'economia del organizzato, il Mulino, Bologna 1993

“O lavoro” – L'esperienza e la lotta dei Disoccupati Organizzati di Napoli, Edizioni Cultura Operaia, Napoli 1976

G. Persico – Un'anomalia postindustriale: il contrabbando, in: A. Fossati, N. C. Lauro (a cura di) - Indagine sul fenomeno del contrabbando di tabacchi a Napoli, ricerca condotta dal Comando

Zona Meridionale Tirrenica della Guardia d Finanza e della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università degli Studi Federico II di Napoli, 1995

Quaderno di Controinformazione n.1 – Nuclei Armati Proletari, Milano 1976

Commissione Antimafia – Relazione sul fenomeno criminale del contrabbando di tabacchi lavorati esteri in Italia e in Europa, Doc. XXIII n. 56, 2001

G. Rossi – Il gioco delle regole, Adelphi, Milano 2003

G. Rossi – Homo homini lupus, sta in : Micromega 2/2006

I. Sales – La camorra le camorre, Editori Riuniti, Roma 1993

Soccorso Rosso Napoletano – I NAP. Storia politica dei Nuclei Armati Proletari e requisitoria del Tribunale di Napoli, Libri Rossi, Milano 1976

V. Vasile – L'affare Cirillo. L'atto di accusa del giudice Carlo Alemi, Editori Riuniti, Roma 1993



## **GEN. C.A. MICHELE MOLA**

***L'estensione alle "Navi madri" stazionanti in mare libero  
dell'azione di contrasto al contrabbando di t.l.e.  
sul litorale napoletano, negli anni settanta.  
La convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958***

**1. La cattura della Motonave OLIMPIOS HERMES – 2. Gli strumenti di diritto internazionale. La conferenza di Ginevra sull'alto mare ed i suoi precedenti. Presenza costruttiva e diritto di inseguimento – 3. Considerazioni sulle condizioni operative specifiche.**

### **1. La cattura della Motonave OLIMPIOS HERMES**

Nel pomeriggio del 29 novembre 1976, elicotteri della Sezione Aerea della Guardia di finanza di Napoli, con a bordo il comandante del reparto, Ten Antonio BALDELLA, avvistavano a miglia 27 per 210° da Punta Imperatore di Ischia la motonave di bandiera greca OLIMPIOS HERMES, vecchia conoscenza dei servizi di vigilanza, mentre riforniva di scatoloni di tle, visibilmente accatastati in coperta, una ventina di motoscafi contrabbandieri che, sottobordo, attendevano il loro turno di carico.

I mezzi aerei si ponevano quindi all'inseguimento di uno di tali mezzi che, ultimato il carico, dirigeva verso terra, incalzandolo dappresso e sollecitando via radio l'intervento di mezzi navali.

Così avveniva, e lo scafo, intanto attorniato da un folto gruppo di natanti complici accorsi per proteggerlo con spericolate manovre d'ostacolo, passava sotto il controllo di un "nucleo di intervento" agli ordini del Comandante della Sezione Operativa Navale di Napoli, Ten. Antonio EPIFANI, e formato dal guardacoste G.47 IGNESTI e dalla Vedetta V. 1351 che, poco dopo riusciva ad aver ragione di tale bagarre catturando il motoscafo e traendo in arresto i tre occupanti per contrabbando aggravato dalla connessione col reato di resistenza.

Così come descritta l'operazione non differiva da uno dei tanti episodi in cui quotidianamente si frantumava il contrasto al traffico organizzato di t.l.e. nel golfo di Napoli: episodi non risolutivi, che la parte avversa assorbiva senza battere ciglio alla stregua di meri incidenti di percorso, statisticamente messi in conto attesa la preponderante dovizia di mezzi tecnici e finanziari baldanzosamente esibiti, e gettati quotidianamente nella mischia.

Questa volta però il sequestro del motoscafo (o quantomeno – perché sarebbe bastato – il suo accertato ed ininterrottamente controllato ingresso in acque territoriali) non rappresentava il solo scopo dell'attività dispiegata nei suoi confronti. Essa assumeva nella circostanza un valore prodromico, che consisteva nel propiziare l'avveramento di un presupposto indispensabile per l'efficacia e la validità dell'estensione dell'azione di contrasto alla stessa "navemadre" (o "nave –cicogna", o "nave – emporio" che dir si voglia) e legittimarne la cattura ancorché la stessa rimanesse in acque libere. In sostanza il conseguito sequestro del minore natante visto distaccarsi dalla OLIMPIOS HERMES dopo avere dalla stessa ricevuto i tabacchi da contrabbandare a terra - sequestro sempre cercato nei limiti del

possibile per evidenti ragioni di tuziorismo, di rafforzamento della garanzia sul terreno delle prove, ancorché non indispensabile, come accennato, rappresentava solo una delle fasi attuative di un piano operativo calibrato a misura sulla fattispecie teorica ricavabile dal disposto dell'art. 23 della Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 29.4.1958 (approvata e resa esecutiva in Italia con legge 8.12.1961, n. 1658) alla quale occorrerà certamente dedicare un po' di spazio, ma non ora, per non interrompere ulteriormente il filo della narrazione.

E quindi nel pomeriggio del 29 novembre 1976, dopo l'arrembaggio e la cattura dello scafo contrabbandiero, un'altra aliquota del dispositivo dispiegato, il c.d. "nucleo cattura nave madre" formato nella circostanza dai guardacoste G. 24 "GUGLIELMI" e G. 31 "DI SESSA" con a bordo il Comandante della Stazione Navale, Ten. Luigi MAMONE, riceveva dal Comando della 10<sup>a</sup> Legione l'ordine di procedere alla cattura della motonave OLIMPIOS HERMES e del suo ingente carico (poi accertato in oltre ventiduemila scatoloni, pari nel totale a Kg. 222.268.800 in peso convenzionale, di t.l.e.).

La cattura avveniva dopo qualche ora, poche miglia oltre il posto dell'avvistamento, e nella notte la motonave, sotto scorta, prendeva ormeggio nel porto di Napoli mentre l'intero equipaggio veniva tratto in arresto unitamente a tre cittadini italiani, precisamente tre siciliani trovati a bordo senza essere iscritti a ruolo, e la cui presenza ne denunciava chiaramente le mansioni (come poi confermato in sede processuale...) di fiduciari delle organizzazioni proprietarie del carico nei confronti delle organizzazioni rivierasche che, previa esibizione, da parte degli scafisti loro emissari, di un vero e proprio titolo di

legittimazione (buono di carico) ricevevano in trasbordo sui loro mezzi gli scatoloni di t.l.e..

Questa conversazione, per i limiti di tempo che le sono imposti, non è certamente la sede adatta per condurre uno studio approfondito sui risvolti giuridici, sia di natura interna, sia di taglio internazionalistico, che sarebbe necessario esplorare ove si volesse esaminare *funditus* l'argomento. Ma non penso che verrebbe così centrato l'obiettivo del convegno che, se non l'ho frainteso, non dovrebbe tanto essere rappresentato da un'accurata disamina tecnico – giuridica della normativa di tutela penale, quanto piuttosto l'uso corretto che degli strumenti giuridici sia stato fatto nel disegnare e nell'attuare efficacemente le modalità d'impiego di uomini e mezzi poste in atto in una operazione che, sicuramente, ha rappresentato un approccio del tutto nuovo ad un problema almeno in Europa, ed almeno negli ultimi cinquanta anni, mai affrontato da altri negli stessi termini.

Ed è sotto quest'ultimo aspetto che, prevalentemente, deve tentarsi la ricostruzione espositiva (che non ardisco definire “storica”, sia per evidenti ragioni di buon gusto dato che... *non licet parva componete magnis*, e sia perché quest'ufficio per definizione non compete ai ...”protagonisti”) dei fatti narrati e delle scelte operate. Poi occorrerà chiedersi come mai, di uno strumentario tutto sommato... pronto dal 1961 non sia stato fatto uso per 15 anni malgrado, nel periodo, le coste di mezza Italia, o forse dell'intera penisola, fossero oggetto di un'offensiva serrata, implacabile, a volte addirittura tormentosa come nella baia di Napoli.

Si vedrà – voglio anticiparlo – che questa ragione esiste, ed è solo tecnica, neutrale, refrattaria ad ogni possibilità di maliziosa lettura.

Essa sicuramente non risiede nella “sonnolenza” o nella ...prudente inerzia e neppure nella mera titubanza di questo o quel responsabile dell’azione di contrasto, ma si radica obiettivamente nelle caratteristiche rivestite dall’offesa e nelle modalità operative che l’avversario, sia pure su un tratto limitato del teatro – quale il golfo di Napoli e le coste campane di immediata adiacenza – ha dovuto porre in atto per conseguire determinati vantaggi di condotta, ma che, come per una sorta di nemesi storica, ad un certo punto della vicenda ha finito per offrire alla Guardia di Finanza – è il caso di dirlo – il destro per approfittare dei varchi che le si aprivano e di inserirvisi sollecitamente ed efficacemente. Questo a Napoli è stato certamente fatto e con pieno merito, ma – è bene chiarirlo – non autorizza nessuno, né nell’ambito dei reparti locali, né altrove, a rivendicare scoperte e primizie di sorta: **qui nessuno ha “inventato” niente**. E non v’è stato alcun “colpo di teatro”.

Le condizioni appropriate per usufruire delle aperture “consentite” dall’art. 23 della Convenzione di Ginevra sull’alto mare, vale ripeterlo, si sono delineate solo a Napoli, ed anche qui, solo per un breve periodo. Poi quei varchi, com’era logico, una volta percepitane dalla parte avversa la dirompente pericolosità, si sono sollecitamente chiusi. Ma per farlo è stato necessario per gli organizzatori del traffico spostarsi: e così si spiega, in massima parte, la “fiammata pugliese”, ultima in ordine di tempo.

Ma occorre procedere con ordine.

## **2. Gli strumenti di diritto internazionale. La Conferenza di Ginevra sull'Alto Mare e i suoi precedenti. Presenza costruttiva e diritto di inseguimento**

Sembra opportuno, innanzi tutto, prendere cognizione del contenuto della norma più volte invocata a sostegno dell'operazione repressiva innanzi ricordata. Riassumo di seguito, per brevità, i tratti essenziali dell'art. 23 della CONVENZIONE SULL'ALTO MARE firmata a Ginevra il 29.4.1958, resa esecutiva in Italia con legge 8.12.1961, n. 1658, nell'intesa che il testo integrale sarà disponibile in sede di pubblicazione degli "atti" del Convegno.

Al comma 1 viene stabilito che l'inseguimento di una nave straniera, possibile quando le Autorità dello Stato rivierasco hanno sufficienti elementi per ritenere che essa nave abbia contravvenuto alle leggi ed ai regolamento di tale Stato, può essere iniziato solo quando la nave straniera – o un delle sue imbarcazioni – si trovi in acque nazionali (o in quella specie di avancorpo al mare territoriale che la legge, per soli fini di specifica tutela di ben individuati interessi protetti, equipara a quest'ultimo, e che è detta ZONA CONTIGUA) e può continuare anche oltre il limite di tali acque protette, cioè in "mare libero" "a condizione che l'inseguimento stesso non sia stato interrotto". Non è necessario che l'imbarcazione di vigilanza dello Stato rivierasco che ordini alla nave straniera colta in acque territoriali o in Z.C. di fermarsi, si trovi essa stessa in tali acque. Questo naviglio quindi può anche provenire dal largo e lanciare l'intimazione restando fuori dal limite delle sue acque protette.

Se la nave straniera si trova in Zona Contigua, la cui istituzione – a differenza del mare territoriale che è territorio dello Stato a tutti gli effetti - come ricordato, ha solo di mira la protezione di specifici diritti od interessi, il discorso appena fatto vale nei soli limiti in cui le violazioni che si intendano perseguire concernano proprio quegli interessi per la migliore tutela dei quali la “zona” è stata istituita.

Il comma 2 prevede che il diritto di inseguimento cessa nel momento in cui la nave inseguita entra nelle acque territoriali del suo paese, o di una Potenza terza.

Il comma 3 fissa delle modalità e pone dei limiti per l’esercizio del diritto di che trattasi, e cioè che:

- L’inseguimento si considera iniziato solo alle condizioni che la nave inseguitrice sia assicurata, con i mezzi di cui dispone (ottici, radioelettrici, elettronici, ecc.) che la nave perseguita, o una delle sue imbarcazioni, o altre imbarcazioni, (quindi diverse dalle *sue* di cui alla precedente ipotesi) che con essa lavorino *in equipe* e che utilizzino la nave inseguita come nave “madre”, si trovino entro i limiti del mare territoriale o della zona contigua.
- L’inseguimento non può essere iniziato che dopo l’emissione di un segnale regolamentare di “fermo”, ottico o sonoro, dato in condizioni tali da essere sicuramente percepito.

V’è da rimarcare particolarmente, in questo comma, la previsione che tra nave madre e minori imbarcazioni sue complici nell’illecito, vi sia una “attualità di cooperazione” percepita, colta in atto, nel suo svolgersi, nell’ambito spaziale delle acque protette.

V'è pure da porre in piena luce, quale elemento di novità (e che tra poco vedremo quanta importanza abbia avuto nella concreta attuazione dei poteri largiti dalla norma), il fatto che le minori imbarcazioni cooperanti non devono necessariamente essere *enucleate* dalla nave madre, ma possono essere, come la norma dice: *altre*, e cioè generalmente provenienti da organizzazioni delinquenti basate a terra, nel territorio dello stato rivierasco.

Il comma 4 individua le categorie di necessaria appartenenza di navi ed aeromobili legittimati ad usare di queste facoltà, e cioè navi da guerra ed aeromobili militari in prima intenzione, ovvero altre navi od aerei addetti ad un servizio pubblico e specificamente autorizzati a tal scopo, com'è con tutta evidenza il caso del naviglio e degli aeromobili del Corpo.

L'articolo poi prevede, *mutatis mutandis*, l'adattamento delle stesse regole alle ipotesi in cui ad agire siano esclusivamente mezzi aerei, ed altre disposizioni di minor momento.

Come prima riflessione, va posto in luce adeguata che l'articolo, per come è formulato e per i riferimenti, evidentissimi, ad istituti già conosciuti ed utilizzati perlomeno nel corso del XIX secolo, quali il "diritto di inseguimento" e la c.d. "presenza costruttiva", non dissimula gli evidenti sforzi di ordine codificatorio che sottende.

A differenza però degli "Accordi", anch'essi del 29.4.1958 ed usciti dall'ambito della medesima Conferenza di Ginevra in materia, rispettivamente, di MARE TERRITORIALE E ZONA CONTIGUA, di PESCA MARITTIMA, e di PIATTAFORMA CONTINENTALE, recanti norme di stampo sicuramente convenzionale, la CONVENZIONE SULL'ALTO MARE si pone nella stessa linea del

suo diretto referente storico, e cioè l'Appendice n. 1 al Rapporto della Prima Commissione della c.d. CONFERENZA DI CODIFICAZIONE DELL'AJA, del 1930.

Ed è l'art. 11 di tale Appendice il luogo in cui si verificavano i primi e maggiormente pregnanti tentativi di assemblare in un unico coerente corpo normativo antiche regole di condotta marinara accumulate, per tener conto solo di epoca più recente, nel corso dell'ultimo paio di secoli e che, per il generale consenso riscosso, e l'adesione spontanea dei comportamenti (pur negli inevitabili ricorrenti contenziosi che però riguardavano più le modalità di attuazione che l'esistenza, di esse) assumevano incontestato valore consuetudinario.

Questo intento, dicevo, ha sorretto i lavori del 1930 e si è ritrovato impregiudicato in quelli del 1958, così come viene generalmente riconosciuto dai cultori della materia, da quelli accademici (es. il CONFORTI, Voce "mare libero", in Enciclopedia del Diritto, XXI, 664 sgg., ma non solo: così anche quasi tutta la manualistica...) a quelli a noi più vicini per estrazione (cfr. Rodolfo DI STEFANO, nel saggio LE ZONE CONTIGUE, IL DIRITTO DI INSEGUIMENTO E LA PRESENZA COSTRUTTIVA NELLA TEMATICA DELLA REPRESSIONE DEL COMNTRABBANDO DI T.L.E., nel Volume "Problematica Operativa della Vigilanza marittima anticontrabbando", edito dalla nostra Scuola di Polizia Tributaria, nel 1977; ed ancora Aldo VITALI, nello studio ANCORA SUL CONTRABBANDO IN ALTO MARE: IL CASO DELLA OLIMPIOS HERMES, in Rassegna di Dir. E tecnica Doganale, n. 718. lug/ago 1977; ed inoltre, BURATTI in IL MARE TERRITORIALE E LA ZONA DOGANALE DI VIGILANZA MARITTIME, ed. Pastena, 1959).

Voglio ricordare che la risposta da dare al quesito innanzi adombrato, e cioè se le previsioni poste dall'art. 23 della Convenzione avessero preminente natura pattizia o consuetudinaria, non era affatto scevra di conseguenze pratiche in sede di preparazione dell'intervento da condurre verso una nave contrabbandiera che stazionasse in acque libere e che solo indirettamente, attraverso l'attiva complicità dei minori mezzi con essa operanti in equipe, ledesse la sovranità nazionale. Ove avesse prevalso, infatti, l'aspetto convenzionale, pattizio, di quelle norme, sarebbe occorso dare soluzione anche al problema pregiudiziale (e non sempre agevole da affrontare nella concitazione del momento repressivo) di assodare se lo Stato di bandiera avesse o meno sottoscritto a suo tempo la Convenzione, o alla stessa aderito in secondo tempo e depositato gli strumenti di ratifica presso l'apposita Commissione dell'ONU.

Le perplessità iniziali venivano però superate in base al rilievo che, vista nel più ampio contesto del diritto internazionale marittimo ove i menzionati istituti germinati dal tronco del principio di autotutela in genere degli stati rivieraschi riposano su salde radici consuetudinarie, la Convenzione veniva in luce più significativamente nella sua preminente funzione recettiva e codificatoria di antiche regole, la cui vigenza è quindi originaria. A parte qualche differenza di dettaglio, pertanto, le norme consuetudinarie e quelle convenzionali (applicabili nei rapporti tra stati contraenti) possono essere utilizzate contemporaneamente, servendo le une ad illuminare le altre, e viceversa.

E' tempo adesso di esaminare brevemente in cosa consiste quella materia consuetudinaria recepita dalla Convenzione di Ginevra cui si è

più volte fatto riferimento citando i due tradizionali istituti del “diritto di inseguimento” e della “presenza costruttiva”, sempre che – è bene precisarlo – sia dato, ed appaia lecito, fare distinzioni tra di essi.

Si è già avuto modo di citare l’art. 11 della prima appendice alla Conferenza di codificazione dell’Aja del 1930. E’ in tale norma che si ritrova la definizione del diritto di inseguimento inteso come “*quel diritto che ha lo Stato costiero di procedere in alto mare all’attuazione di misure coercitive nei confronti di navi straniere che abbiano tentato con la fuga di sottrarsi all’esercizio legittimo della sua sovranità territoriale*”. E’ una definizione per vero elaborata ma notevolmente sfumata e, nel complesso, piuttosto oscura, dalla quale è sì possibile desumere gli elementi essenziali ancora oggi validi a configurare l’istituto: ma occorre, appunto.. desumerli, non apparendo essi, come in una definizione sarebbe lecito attendersi, perfettamente svelati.

Ed ancora, non vi si fa menzione alcuna che la nave perseguita debba essere stata “colta” durante la sua attività anti giuridica, nel mare territoriale (o zona contigua). Ma quel che più conta per denunciare comunque l’insufficienza della previsione è la constatazione che nella Risoluzione Finale della Conferenza, come ricorda il BURATTI nell’op. cit., si considerava legittimo l’uso di tale facoltà solo nel caso di violenza (uso delle armi, speronamento, ecc.) consumata nel mare territoriale in danno del naviglio di vigilanza, ma con esclusione proprio dei... reati doganali! Erano questi, come ben può vedersi, due “paletti” che svuotavano l’istituto di buona parte del suo contenuto utile, del suo veleno, ove si pensi che, segnatamente, l’elaborazione delle regole consuetudinarie e la loro stratificazione operate

principalmente dalla tradizione anglosassone erano avvenute con assoluta prevalenza nel campo di rilevanza doganale. Ed era pure, questo, lo stesso settore in cui poi, in costanza del regime proibizionistico del consumo di bevande alcoliche, e quindi anche della loro importazione, l'inevitabile pressione contrabbandiera dell'illecito lucroso traffico lungo le frontiere marittime degli Stati Uniti d'America determinava, da parte del Governo Federale, l'emanazione del c.d. "NATIONAL PROHIBITION ACT", quale espressione precipua del diritto di autotutela esercitato dalla potenza rivierasca, e dal cui tronco si stagliava la dottrina della "presenza costruttiva". Nelle sue linee essenziali, rispetto al più limitato modo di intendere il diritto di inseguimento offerto dalla Conferenza del 1930, la teoria della presenza costruttiva presentava, quale elemento di novità, la previsione che se una nave straniera, pur rimanendo in mare libero, esercitasse contrabbando con la terraferma a messo di **sue** imbarcazioni, era da considerarsi "fittiziamente" presente nella zona di vigilanza doganale anche se di fatto ne fosse materialmente fuori (caso della cd. *Presenza costruttiva semplice*). La figura invece della *presenza costruttiva "estensiva"* differiva dalla precedente per il fatto che si verificava quando le minori imbarcazioni adibite per il trasporto a terra delle merci contrabbandate dalla nave madre, e quindi materialmente destinate al forzamento della linea doganale, non appartenessero ad essa nave ma fossero **di altri**: fornite ad esempio dalle organizzazioni acquirenti.

Come si vede entrambi i casi in cui si possa o si voglia scomporre l'ipotesi di presenza costruttiva si ritrovano tal quali nella previsione del diritto di inseguimento quale risulta accolta dalla codificazione del

1958 nell'art. 23 della Convenzione sull'alto mare che poco fa abbiamo esaminato.

Sulla cattura della OLIMPIOS HERMES si pronunciava con immediatezza, meno di un mese dopo, con rito direttissimo la 1<sup>a</sup> Sezione penale del Tribunale di Napoli, con Sentenza n. 8992 del 17.12.1976, condannando il capitano PULOS Georgios, i tre cittadini italiani e (solo) taluni degli altri denunciati, per contrabbando aggravato a tenore dell'art. 295, lett. a del T.U. delle Leggi Doganali, intesa come norma specializzante rispetto alla normale figura del reato associativo di cui all'art. 416 CP.

Ritengo possano omettersi in questa sede i riferimenti normativi alle molteplici questioni indotte dall'importante operazione repressiva sottoposte al vaglio dell'autorità giudicante, in quanto costituenti materia estranea alla tematica all'esame. Per quanto invece attiene all'operazione di cattura della nave e della sua legittimità alla stregua dei presupposti, dei limiti, e delle condizioni fissate dalla norma autorizzativa, è possibile affermare, con soddisfazione, che la serrata analisi effettuata dal Collegio riscontrava la perfetta aderenza del dispositivo ideato e tradotto in pratica alla situazione di fatto rilevata e che riproduceva, come un abito confezionato su misura, la fattispecie astrattamente considerata dall'art. 23 della Convenzione di Ginevra.

Il Collegio, infatti, dava positiva risposta a ciascuno dei quesiti e/o delle ipotesi in cui era possibile articolare l'operazione sottoposta alla sua cognizione, e cioè:

- che fossero stati violati leggi e regolamento dello stato costiero;

- che una imbarcazione appartenente ad una organizzazione acquirente a terra di tle, responsabile in concorso con il capitano della nave, e pertanto con essa operante *in equipe*, si trovasse sotto costante osservazione nelle acque soggette alla sovranità dello stato rivierasco (mare territoriale comprensivo nella nuova estensione di 12 miglia marine, anche della vecchia ZDVM, già apprezzata quale “zona contigua”) e - ancora meglio - ivi fosse catturato;
- che l’inseguimento del minore natante dal momento del suo distacco dalla nave madre non fosse stato mai interrotto fino al suo ingresso (ed alla sua cattura, ivi) nel mare territoriale e che, contestualmente, anche la nave madre fosse rimasta in maniera ininterrotta sotto osservazione visiva ed elettronica del naviglio di vigilanza che poi, perfezionatosi il presupposto con il blocco del motoscafo, ne intraprendesse l’inseguimento e la cattura;
- che sia nei confronti del minore natante e sia nei confronti della nave madre fossero stati dati regolamentari segnali ottici ed acustici di fermo, tali da essere visti ed uditi;
- che l’inseguimento fosse avvenuto ad opera di naviglio e mezzi aerei che, se non definibili “da guerra” *stricto jure* erano sicuramente ricompresi nella previsione che l’art. 23 in questione fa, menzionando “altre navi o aeromobili in servizio pubblico appositamente autorizzati a ciò”.

Com’è noto, altri due casi di cattura di grosse navi contrabbandiere e dei loro ingenti carichi di sigarette di contrabbando si registravano al

largo del litorale napoletano nei mesi successivi a quello descritto, con ricorso allo stesso modulo operativo. Si tratta:

- della motonave AGIOS NICOLAOS, di bandiera (dubbia) maldivese., sequestrata il g. 8 maggio 1977 a miglia 36 per 190° da Punta Carena di Capri, con un carico di 126.246 di t.l.e., previa cattura del motoscafo che dalla stessa aveva caricato, preso in acque territoriali;
- della motonave greca NIKOS LITOHORON, catturata con Kg 46.246 di t.l.e. sempre da unità navali della 10<sup>a</sup> legione nella notte sul 13 luglio 1977 a miglia 89 per 240° da Punta Imperatore di Ischia. Nel corso del lungo inseguimento, concluso a più di 120 miglia dalla costa con un audace abbordaggio in cui rifulgevano le eccellenti qualità professionali in una con cospicue doti di personale coraggioso del cap. Luigi MAMONE e di alcuni elementi dei guardacoste GUGLIELMI e COTUGNO, era necessario vincere la rabbiosa resistenza di svariati figuranti appartenenti all'equipaggio contrabbandiero i quali, dalle alte murate della nave, su entrambi i lati, tentavano reiteratamente di appiccare il fuoco sui mezzi inseguitori che li affiancavano con nutriti lanci di corpi incendiari.

Ritengo, o perlomeno non escludo, che vi sia stato anche qualche altro caso riconducibile nello stesso paradigma. Il fenomeno comunque è andato esaurendosi, ma le sue precipue conseguenze si individuano nello spostamento della pressione su altri litorali della penisola, ma con modalità di perpetrazione, e quindi di difesa, affatto diversi.

### 3. Considerazioni sulle condizioni operative specifiche

Resta, conclusivamente, solo da dare risposta ad un quesito, cui si è fatto cenno nel corso dell'esposizione, che spesso è stato avanzato e che non pare abbia mai ricevuto, sinora, una risposta esauriente.

E' stato chiesto come mai solo nel 1976 sia stato messo a punto ed azionato efficacemente un modulo operativo di contrasto al grosso traffico di tle, malgrado lo strumentario giuridico che tale approccio legittimava esistesse da tempo, ed in ogni caso, almeno nella sua ultima formulazione, dal 1961.

Per dare una risposta congruente e non basata su sole suggestioni , il quesito stesso va corretto, va completato. Oltre alla domanda suddetta occorre anche chiedersi perché ciò si sia verificato solo a Napoli. E così formulata, la domanda ammette, senza tentennamenti, una sola risposta, come segue: *“perché solo le modalità di perpetrazione assunte dal contrabbando d'impresa di t.l.e. sul litorale partenopeo erano tali da riprodurre e reiterare quotidianamente quelle condizioni astrattamente considerate dalla formulazione dell'art. 23 della Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958”*.

Prima di illustrare questo concetto, va però sfatato un altro luogo comune, molto abusato. Va negata con forza l'affermazione che lo strumento giuridico in discorso (e che, si badi va considerato unitariamente, nella sua interezza...) sia stato tenuto inoperoso nel cassetto per lungo tempo. A cavallo degli anni cinquanta – sessanta si sono verificati svariati episodi di cattura di navi contrabbandiere in alto mare proprio con uso delle facoltà largite dall'art. 23 in discorso o del suo precedente storico di taglio consuetudinario codificato, sotto il

nomen juris di diritto di inseguimento, dal citato art. 11 dell'Appendice alla Conferenza di codificazione dell'Aja del 1930. Può emblematicamente citarsi il caso Mac Sporrán della cui cattura in siffatte condizioni affermava la piena legittimità la Cassazione (18.1.1957, in Riv. Dir. Fin. 1957,II, 228). Una abbondante casistica si rinviene comunque in DI STEFANO, op. cit. edita nel 1977 dalla Scuola pt. Sono tutti casi in cui l'aggancio del natante contrabbandiero avveniva in acque territoriali o in ZVDM, e le attività protese alla cattura proseguivano, nella scia di esso, in mare libero.

E' in buona sostanza la forma più semplice e tipica, del diritto di inseguimento.

E' invece vero che fino alla cattura della OLIMPIOS HERMES non aveva ancora avuto applicazione la fattispecie che potremmo definire di "seconda configurazione", sempre ospitata come visto dall'art. 23 e che riproduce da vicino quell'ipotesi già esaminata della c.d., ""presenza costruttiva estensiva"" imperniata sulla collaborazione a delinquere nave madre in acque libere/motoscafo non dalla stessa enucleato, che opera il forzamento della sovranità nazionale.

Il concretarsi ed il riprodursi di un'ipotesi siffatta, ripeto, poteva avvenire ed è avvenuto solo su un tratto ristretto del litorale campano (disegnato, con al centro Napoli, dal raggio d'azione, piuttosto limitato, del motoscafo blu) e solo negli anni settanta contraddistinti dall'uso massiccio di tale mezzo nautico per la copertura dell'ultimo tratto, dalla nave contrabbandiera in acque libere, al punto di sbarco sul litorale.

L'affermazione merita di essere esplicitata e chiarita e per farlo occorre riconsiderare brevemente quali fossero le modalità tipiche di

perpetrazione del traffico contrabbandiero negli anni settanta sul litorale campano.

In precedenza, intorno agli anni cinquanta, il contrabbando di sigarette da mare andava assumendo quel carattere imprenditoriale di florida industria, poi mantenuto sempre, basato sul dovizioso impiego di capitali e di mezzi tecnici. In quel periodo l'unico valido contrasto veniva opposto dal naviglio e dai primi mezzi aerei del Corpo, con un'opera costante ed assidua di pattugliamento e di ricerca che portava al sequestro di un numero rilevante di natanti – per lo più mezzi militari dismessi, residuati del recente conflitto: ex motosiluranti, ex motovedette, dark canadesi – sorpresi sottocosta, in ZVDM. Questi risultati, se da un lato non erano sufficienti, data l'importanza degli interessi in gioco, a stroncare sul nascere il contrabbando, ebbero però il merito di ricacciarlo più al largo. Non dovendo più forzare esso stesso la linea, il naviglio di recupero bellico fino ad allora utilizzato venne rimpiazzato da grosse navi, lente ed onerate da carichi ingenti, che non arrischiavano più la cattura sottocosta ma stabilivano il limite delle loro crociere in punti di stazionamento dislocati in acque libere, pretendendo che fossero le organizzazioni a terra ad armare naviglio minore che ivi si recasse per il trasbordo frazionato (ma non troppo) dei carichi, e per il loro trasporto sul litorale.

Per un certo periodo questo mutamento di tecnica ha avuto effetti positivi, segnati da un sensibile rallentamento dei traffici sul finire degli anni sessanta, a causa della necessità non immediatamente soddisfatta di reperire lo strumento tecnico per dare soluzione al problema della copertura dell'ultimo tratto. La parte contrabbandiera, che in un primo tempo aveva affidato al motopeschereccio questo

incarico fidando sulle sue possibilità mimetiche e su quelle di poter raggiungere tratti deserti del litorale più eccentrico ove, per la minore densità ed efficienza della vigilanza più agevole appariva sbarcare cospicui carichi unitari, si rendeva però ben presto conto che di tali natanti, per la loro lentezza, il naviglio di vigilanza poteva avere facile gioco.

Il sistema fu abbandonato gradualmente. Le organizzazioni, specialmente napoletane, ed in minor misura quelle siciliane, ripiegarono poco convinte sul “motoscafo” (da diporto o suo parente povero) verso il quale nutrivano tuttavia una certa diffidenza giudicandolo poco idoneo, per le sue dimensioni e capacità di carico limitate, a smaltire il grosso lavoro dello svuotamento di intere navi e per la messa a terra di rilevanti quantità di casse di t.l.e..

Mai però una soluzione, considerata di ripiego, si rivelava tanto felice. E mi spiego: il motoscafo aveva eccellenti doti di velocità che consentivano di coprire in breve tempo la distanza, nell’ordine della trentina di miglia, tra nave madre e litorale, così permettendo di esaurire una operazione tipica (andata – caricamento – ritorno e sbarco) nell’arco di una nottata. Il motoscafo, inoltre, proprio per quella esigua capacità di carico che sembrava un difetto non ovviabile, finiva invece per offrire alle organizzazioni – che ben presto ne percepivano e valorizzavano l’importanza, elaborando, specialmente nella baia di Napoli, veri e propri criteri tattici di impiego – la possibilità di conseguire il frazionamento dei carichi portati a terra diminuendo così il peso specifico di ogni eventuale sequestro frazionario subito, con la conseguenza di una insperata limitazione della vulnerabilità in assoluto dell’intero dispositivo.

Ed infatti, sia in mare, con l'impiego a massa di intere flottiglie di motoscafi, veri branchi di lupi che giungevano dal largo ad ondate successive irradiandosi poi a poche miglia dalla costa su diversi punti del litorale preordinati per lo sbarco, e sia a terra, ove la prima movimentazione della merce sbarcata non dipendeva più da pochi, lenti e riconoscibili autocarri, ma era affidata ad una sequela di vecchie sgangherate autovetture, ognuna delle quali ,caricati alcuni scatoloni, partiva spericolatamente per le direzioni più varie, l'offesa diveniva talmente frantumata che il dispositivo di contrasto, in entrambe le componenti, correva sovente il rischio di paralizzanti saturazioni.

Verso la metà degli anni settanta le unità navali della Guardia di Finanza in dotazione alla 10<sup>a</sup> Legione, per lo più guardacoste di classe MEATTINI allora di ultima generazione (ancora scarse le Vedette veloci), barche di pregio per tenuta di mare e per attitudine a sforzi prolungati, per quanto bene attrezzate ed armate ed ottimamente condotte da equipaggi di prim'ordine, erano assolutamente inadeguate a fronteggiare scafi estremamente veloci e manovrieri, sfornati a getto continuo da una certa industria cantieristica napoletana sicuramente cointeressata al loro specifico impiego e che venivano assumendo una configurazione tipica, perfettamente attagliata all'uso cui erano destinati (ampio pianale di carico capace di un centinaio di scatoloni; motorizzazione di potenza sproporzionata rispetto alla leggerezza dello scafo; assenza di ogni attrezzatura di comfort e spesso di elementare sicurezza malgrado classificati quali scafi da diporto; colore immancabilmente blu marino). Ed ogni giorno un numero

variabile tra cinquanta e cento di tali scafi prendeva il largo per la sua “missione”

L’eterna sfida tra la freccia e lo scudo, tuttavia, non conosce successi duraturi, ed ammette frequenti scambi, di fortuna e di ruolo. Nessuna meraviglia quindi se anche il ben oliato e collaudato sistema di saturazione delle nostre difese con il quotidiano, massiccio impiego di ondate successive di scafi blu tra il litorale e i punti di stazionamento delle navi madri in mare libero, palesava inaspettatamente le sue vulnerabilità, indotte proprio dall’uso spregiudicato e baldanzoso che di tali natanti veniva effettuato.

Per meglio comprendere occorre fissare alcuni punti fermi.

Innanzitutto va ricordato che la dovizia degli scafi disponibili e la sostanziale condizione di quasi impunità in cui essi operavano rendevano l’area napoletana un polo privilegiato dell’attività contrabbandiera, in continua crescita per le economie interne proprie del sistema e per il ruolo, via via assunto, di emporio di rifornimento di t.l.e. di altre svariate regioni d’Italia, ove non appariva più conveniente organizzare sbarchi.

Tutto ciò determinava, nel periodo considerato, un aumento esponenziale del numero di navi madri stazionanti continuamente in acque libere al largo delle due isole maggiori campane, costantemente attorniate da gruppi di motoscafi in attesa di caricare.

L’osservazione reiterata e costante di un siffatto affollamento delle acque del golfo e la constatazione che in quelle esterne, appena fuori, era quasi sempre “assicurata” la possibilità di “cogliere” un trasbordo di casse nave/motoscafo in atto, non mancò certamente di ingenerare nei responsabili della vigilanza, l’iniziale “curiosità” di accostare la

realtà effettuale così percepita, e soprattutto facilmente riproducibile, al modello teorico offerto dall'art 23 della Convenzione di Ginevra.

Era facile stabilire che nelle situazioni osservate esisteva, ed era a portata di mano, la possibilità di “fissare” e mantenere sotto controllo nei suoi due momenti tipici (trasbordo da nave a scafo; ingresso di quest'ultimo in acque territoriali) quella cooperazione *in equipe* nave/scafo assunta dalla norma convenzionale a presupposto per l'estensione dell'azione di contrasto alla nave stessa, ancorché in mare libero.

A questo punto, ovviamente, la “curiosità” cedeva il posto ad un ragionato bisogno di approfondimento, in vista delle concrete possibilità di attuazione che le intraviste linee d'azione andavano assumendo, anche nelle aspettative che su questo possibile sbocco ormai riponevano, dopo le prime informazioni ricevute, le locali gerarchie (Il Generale di Divisione Ispettore Pietro SPACCAMONTI, il Comandante della Zona Meridionale Tirrenica, Gen. B. Adolfo PALERMO, il Comandante della 10<sup>a</sup> Legione, Col. Francesco DI MURO nel cui staff, quale capo Ufficio Operazioni, a mia volta collaboravo). Il gruppo di lavoro incaricato di curare il progetto, ove mi piace ricordare l'entusiasta e preparato Ten. MAMONE, prezioso sia nella condotta di azioni sul terreno (o meglio sull'acqua) e sia nell'elaborazione a tavolino di schemi operativi, superata la comprensibile isteresi indotta dalla totale mancanza di precedenti analoghe esperienze utili riusciva, attraverso accurati studi della tempistica propria di ogni singola azione elementare in cui veniva scomposta l'operazione, e facendo uso di simulazioni delle fasi più importanti sia a tavolino e sia nello scenario dell'ambiente reale,

riusciva, dicevo, ad elaborare criteri di impiego e di coordinamento adeguati all'esigenza di conseguire e mantenere durante tutto lo svolgimento dell'operazione, ininterrottamente, il controllo visivo e/o elettronico delle due componenti navali avversarie (nave e motoscafo) prevenendo qualsiasi rischio di interruzione, che avrebbe vanificato ogni utile possibilità di proseguire l'inseguimento e la cattura della nave madre.

Si è affermato più volte, in precedenza, che lo schiudersi di queste possibilità era da porre in relazione all'uso del motoscafo contrabbandiero per la copertura dell'ultimo tratto dell'illecito traffico. Ci si può chiedere il perché di questa affermazione. Ci si può chiedere cosa sarebbe cambiato se, ad esempio, a tale ufficio fosse stato deputato, da parte dei contrabbandieri, un motopeschereccio in luogo di una dozzina di motoscafi (per mantenere il rapporto delle capacità di carico rispettive).

Ebbene, quando - come appena accennato - si iniziò a considerare attentamente come imbastire una operazione della specie qui all'esame, ci si rese conto che una grossa facilitazione alla elaborazione del modulo di impiego dei mezzi disponibili era offerta dal fatto di avere di fronte, come natante minore cooperante *in equipe* con la nave madre, un veloce motoscafo al posto di un lento peschereccio. E questo perché:

- un peschereccio non è solo lento, ma è anche robusto, tiene il mare molto bene, ha una grossa autonomia, per quantità di carburante e per condizioni di vivibilità dell'equipaggio, che lo affranca per diversi giorni dalla necessità di guadagnare comunque un approdo;

- un motoscafo veloce è invece... solo veloce. Non è robusto ma piuttosto fragile e leggero, non ha autonomia, non regge il mare grosso, non offre alcun confort all'equipaggio, ha necessità inderogabile, una volta onerato del carico, di puntare subito a terra, senza alternative.

In poche parole, posto che la parte antagonista avesse intuito il meccanismo della specifica modalità di contrasto - o più semplicemente, dopo la prima negativa esperienza fatta, lo avesse capito - ed avesse deciso di porvi rimedio evitando che il peschereccio puntasse verso terra e, raggiungendo il mare territoriale, legittimasse perciò stesso il servizio di vigilanza a sequestrare la nave madre, sarebbero saltati tutti i tempi e le sequenze dell'intervento. Sarebbe stata del pari inattuabile o estremamente onerosa ed incerta nel coordinamento la contestuale tenuta sotto ininterrotto controllo della grossa nave e del minore natante, con conseguenze disastrose per il buon esito dell'impresa.

In presenza di un motopesca ben equipaggiato e strumentato, in giro senza fretta per il Tirreno, lo sbocco che realisticamente si sarebbe offerto dopo qualche giorno all'unità militare inseguitrice poteva essere solo quella, nel migliore dei casi ed in ipotesi che il peschereccio stesso fosse di nazionalità italiana, di procedere al suo sequestro in acque libere, e farla finita. Ma ciò avrebbe significato la rinuncia alla cattura della nave madre, per la mancata realizzazione del presupposto.

Si comprende allora, compiutamente, perché il modulo ex art. 23 della Convenzione sull'alto mare di Ginevra non è stato mai applicato lungo

gli altri litorali della penisola, e non era stato applicato neppure nel napoletano prima che le locali organizzazioni contrabbandiere puntassero tutte le loro risorse sull'uso massiccio ed esclusivo del motoscafo blu, il cosiddetto "mezzo di mestiere", vero protagonista di quegli anni; ma al tempo stesso rivelatosi un pericoloso "cavallo di Troia" per i gestori del grosso traffico, fino al punto da indurli a spostarsi altrove e quivi privilegiare altre modalità di perpetrazione della loro attività criminale.

Va chiarito, da ultimo, che durante la fase di preparazione di questo genere di operazioni e di messa a punto delle tecniche di attuazione, nessun previo concerto fu posto in essere con la locale A. G., e nessuna "illuminazione" venne alla stessa richiesta.

Essa - e nella specie la Procura della Repubblica - fu regolarmente informata, come di norma, a risultato conseguito, con la trasmissione delle verbalizzazioni degli atti coercitivi eseguiti, e quindi con la sollecitata circostanziata denuncia dei responsabili dei reati intravisti, alla luce di quanto nei loro confronti complessivamente praticato, e degli elementi probatori acquisiti nelle indicate circostanze.



**II SESSIONE**  
**- TESTIMONIANZE -**



**GEN. B. GIUSEPPE ALINERI**

***Il fenomeno della minuta vendita di tabacchi a Napoli***

Parlare del contrabbando di sigarette a Napoli – e soprattutto della minuta vendita – non è cosa agevole.

Il contrabbando a Napoli, infatti, non è solo un comportamento anti-giuridico – come logicamente è dovunque -, bensì è un fenomeno più complesso. E' insieme un fatto di costume – o se si vuole di folklore –, un fatto storico, un fatto economico, un fatto politico-sociale, un fatto politico-culturale.

Lungi da me, ovviamente, l'intenzione di sminuire la misura dell'anti-giuridicità del fenomeno, atteggiamento questo che, purtroppo, ha portato, nel tempo, ad una sottovalutazione del contrabbando, con le conseguenze che tutti ben conosciamo: incremento della protervia dei contrabbandieri, innalzamento del livello dello scontro, sprezzo della vita umana e, quale inevitabile risultanza finale, spargimento di sangue.

Però, non c'è dubbio che il fenomeno vada esaminato anche nei suoi più articolati e reconditi profili. Ed in tale contesto possiamo, quindi, affermare che il contrabbando - e particolarmente la minuta vendita - è un fatto di costume, in quanto riconducibile ad una cultura – o meglio ad una subcultura – che si è nel tempo radicata in alcune aree del Paese – e soprattutto a Napoli – e, con il passare degli anni, ha vieppiù incrementato il disorientamento e la sovrapposizione tra le pratiche lecite e quelle illecite.

E' un fatto storico, in quanto affonda le sue origini moderne – tralasciando, quindi, ogni considerazione sulla presenza del fenomeno già all'indomani dell'Unità d'Italia – nel periodo bellico dell'ultimo conflitto, allorquando esso aveva come oggetto tanto i generi di prima necessità, che quelli voluttuari, questi ultimi procacciati spesso attraverso i militari appartenenti ai contingenti occupanti.

E' un fatto economico – gravitante ovviamente non nell'area dell'economia ufficiale, bensì di quella c.d. informale – che ha prodotto grandi flussi di ricchezza, tanto da essere definito da Michele Zara la Fiat napoletana.

E' un fatto politico-sociale, in quanto esplose, trovando la sua massima espressione, negli anni settanta del secolo scorso, allorquando Napoli conosce la fase più inquietante dell'emergenza occupazionale ed insieme l'incapacità istituzionale di arginare la difficile contingenza, per cui il lavoro illegale, come il contrabbando, diventa fonte di ricchezza materiale ed assurge a problema politico, ampliando il divario tra società reale e società virtuale.

Ciò comporta, nel tempo, un consolidamento sempre più marcato del fenomeno, che da politico-sociale diventa politico-culturale. Ed ecco perché, nell'ambito di un approfondito lavoro di ricerca denominato “Indagine sul fenomeno del contrabbando di tabacchi a Napoli”, promosso dall'allora Comandante della Zona Meridionale Tirrenica, condotto con l'ausilio di insigni studiosi dell'Università degli Studi Federico II di Napoli e conclusosi nel 1995, il contrabbando è stato definito un'anomalia post-industriale.

Ed allora qual'era l'immagine del contrabbandiere di strada? (parliamo al passato dal momento che tale figura, a partire dal 2001, è pressoché scomparsa).

Era quella del “povero disoccupato”, o peggio ancora dell'invalido, che molti media hanno cercato di accreditare, ovvero era quella del commerciante “arrivato”, normalmente incolto ma certamente benestante, ovvero ancora era insieme l'una e l'altra delle immagini?

A questo interrogativo appare più calzante ed opportuna quest'ultima risposta.

Il contrabbandiere di strada, il cosiddetto minutante, era normalmente un disoccupato il quale intraprendeva la “carriera” di contrabbandiere quasi sempre per necessità e se riusciva ad avviare una fiorente attività perveniva ad un livello elevato di benessere, viceversa rimaneva un emarginato destinato a sopravvivere a malapena.

E dico questo sulla base dell'esperienza operativa tratta proprio dalla strada di Napoli, citando due casi assai emblematici e cioè quello del ragazzo paraplegico intervistato dalla Rai - il quale esercitava la propria illecita attività nella periferia orientale di Napoli - e quello di una nota famiglia di Piazza Medaglie d'Oro al Vomero, i cui componenti, interamente dediti alla vendita al minuto di sigarette, si “davano il cambio sul posto” per assicurare l'apertura della “tabaccheria” pressoché ininterrottamente, anche il giorno di Natale ed ovviamente tutti i giorni festivi, quando le rivendite di tabacchi sono chiuse.

Pluridenunciati, essi mantenevano un tenore di vita (reso evidente anche dal lussuoso arredamento dell'abitazione oggetto di plurime perquisizioni) degno dei più accorsati commercianti vomeresi.

Ultimo anello della catena distributiva, il compito del minutante veniva svolto raramente in forma fissa – ossia in abitazioni o negozi (talvolta addirittura nelle rivendite stesse di generi di monopolio) – e normalmente in forma ambulante, cioè attraverso i c.d. “bancarielli”, sparsi per tutta la città, bancarielli che in alcuni punti – soprattutto della periferia – erano vere e proprie tabaccherie all’aperto, con tanto di scaffali di legno su cui erano riposte le varie marche di sigarette.

Abbiamo definito poc’anzi il contrabbando a Napoli, oltre che un delitto, un fatto politico - sociale ed ancora un fenomeno politico - culturale.

Ed in virtù di ciò, proprio negli anni settanta, gli anni cioè della massima diffusione del fenomeno, Napoli e la sua Provincia diventavano teatro di vere e proprie lotte tra i contrabbandieri e le Forze dell’ordine.

Da S. Lucia a S. Giovanni a Teduccio, dai Comuni del più vicino hinterland a Torre Annunziata, ovunque si assisteva a blocchi stradali e ferroviari, incendi di vecchie masserizie e cassonetti dell’immondizia, sassaiole contro le Forze dell’ordine, fino ad arrivare a “manifestazioni sindacali” in senso stretto, con volantinaggio ed affissione di manifesti murali – come quello che campeggiava all’Università di Napoli, nel corso di un’assemblea tenuta, nel 1974, dal Comitato Autonomo Contrabbandieri – o addirittura con delegazioni, ricevute - nel 1994 - dal Prefetto di Napoli, l’allora Prefetto Improta, in occasione dell’entrata in vigore della legge 50/94 che, quale elemento di vera novità, aveva introdotto una sanzione amministrativa, in aggiunta alle sanzioni penali già previste dal D.P.R. 43/73, a carico dell’acquirente di sigarette di contrabbando, nonché la

pubblicazione della sanzione comminata su uno o più giornali, con spese a carico del soggetto sanzionato.

Il dato evidenziato nell'immagine fa riferimento a 50.000 famiglie napoletane che grazie al contrabbando sarebbero "sopravvissute a stento".

La cifra appare sovrastimata, dal momento che 50.000 famiglie corrispondono a circa 200.000 persone (ossia oltre il 6% della popolazione della Provincia), ma vero è che il numero di coloro che hanno vissuto con il contrabbando di tabacchi è sicuramente elevato, come elevati sono i profitti che le organizzazioni delinquenti hanno tratto dall'illecita attività.

"Il contrabbando di tabacchi" – cita testualmente il Rapporto sulla camorra licenziato dalla Commissione Parlamentare d'inchiesta sul fenomeno mafioso nel dicembre 1993 – "rappresenta una delle più tradizionali attività della camorra per l'assenza di rischi e per la elevata redditività".

"Esso è visto con benevolenza dall'opinione pubblica che anzi lo incoraggia e lo finanzia ricorrendo largamente all'acquisto di sigarette offerte illegalmente" e poi ancora ... "si tratta di somme enormi che vanno ad alimentare circuiti criminali di grande pericolosità e violenza. E' evidente, quindi, la necessità pubblica di stroncare il fenomeno...".

"Sarebbe in ogni caso necessaria una campagna di informazione diretta a sensibilizzare l'opinione pubblica sui danni che derivano alla collettività dall'acquisto, apparentemente innocente, di tabacchi provenienti dal contrabbando".

L'esperienza quotidiana, confermata ed al tempo stesso corroborata dagli studi condotti sul fenomeno, ha indotto a ritenere il contrabbando un complesso di azioni criminali, un fatto delittuoso organizzato a livello di impresa che mira al conseguimento del massimo profitto.

Che si tratti di impresa è fuori di ogni dubbio, tenuto conto che nella struttura del fenomeno sono sostanzialmente e pienamente ravvisabili tutti i requisiti previsti dalla normativa civilista per definire l'imprenditore e cioè la professionalità nell'esercizio dell'attività economica, l'organizzazione della stessa attività, il fine dello scambio di beni. D'altra parte, il contrabbandiere investe capitali ed organizza mezzi e lavoro anche di terzi.

Attesa la rilevante incidenza del carico fiscale sui tabacchi – pari a circa il 76% del prezzo di vendita al pubblico – appare evidente, oltre alla pericolosità ed all'effetto dirompente di tale economia parallela, l'entità degli interessi in gioco e, quindi, l'elevata redditività dell'attività contrabbandiera.

Né sono, inoltre, da trascurare le altre "utilità" indirette prodotte dal fenomeno e cioè quelle derivanti alla criminalità organizzata dal minuzioso controllo del territorio reso possibile dalla capillare diffusione della rete distributiva al dettaglio, talchè il minuzioso poteva ben definirsi – soprattutto in talune aree del territorio particolarmente conturbate – il "vigile urbano" della camorra.

Dalle considerazioni sopra esposte si deduce che il contrabbando perpetrato secondo le metodologie oggi in esame era un'impresa che rendeva e come tale, nella logica criminale, andava difesa a qualunque costo.

La validità dell'assunto ha trovato conferma nella violenza, nell'aggressività, nell'arroganza, nella spavalderia con le quali, soprattutto nelle Regioni Meridionali, il reato è stato perpetrato.

Alla stregua di qualsiasi impresa, quella contrabbandiera soggiaceva alle regole economiche e di bilancio, nell'ambito delle quali dovevano essere valutati i costi – allo scopo di fissare, dati margini minimali di profitto, il prezzo di vendita - i ricavi, nonché l'utilità marginale dell'unità di prodotto. Doveva, altresì, essere stimato il punto di equilibrio al di sotto ed al di sopra del quale il prodotto non poteva essere venduto per non incorrere in perdite d'esercizio, ovvero per evitare cadute della domanda.

E qual'è stata, in questo desolante panorama, l'azione svolta dalla Guardia di Finanza?

Prendendo in esame l'intero periodo in osservazione - gli anni fino al 1985 e spingendosi anche fino alla scomparsa della minuta vendita e cioè fino al 2001 - ossia la fase più cruciale della storia del contrabbando di sigarette a Napoli, dobbiamo sottolineare che il Corpo ha svolto un'azione martellante, dapprima soprattutto a mare per contrastare gli sbarchi di sigarette dai motoscafi blu, i quali, come è ben noto prelevavano l'illecita merce al largo della costa, dalle c.d. navi madre e, successivamente, allorquando gli sbarchi si sono spostati sull'Adriatico, a terra, per contrastare gli arrivi dei carichi dalle zone di sbarco pugliesi alle zone di stoccaggio e smistamento.

In entrambi le fasi - cioè quella che potremmo definire "tirrenica" e quella, per rimanere in tema, "adriatica" - a fattore comune, l'azione repressiva ha riguardato anche, molto intensamente, il segmento della vendita al dettaglio.

Con riguardo a tale ultimo profilo, occorre evidenziare che, nonostante l'attività del Corpo sia stata veramente incessante, arrivando a redigere annualmente, nella sola provincia di Napoli, una massa imponente di verbali (sull'ordine di decine di migliaia), il fenomeno non ha mai fatto registrare alcuna inversione di tendenza, se non, come sopra accennato, in tempi molto più recenti, nel 2001, allorquando, a seguito della nota "Operazione Primavera", con l'interdizione degli sbarchi sulle coste pugliesi, il contrabbando ha intrapreso altre rotte ed ha privilegiato altre destinazioni, soprattutto il Regno Unito, la Spagna e la Germania e, quindi, le forniture verso il mercato campano sono andate progressivamente scemando.

A questo proposito, si possono citare i dati relativi ai risultati conseguiti dal Corpo in tutta la Regione Campania in un anno, il 1998, in cui è stato denunciato il maggior numero di minutanti.

Da segnalare, comunque, che le pregresse annualità non si discostano molto dai citati valori.

		TOTALE	Grossi Traffici	Minuta Vendita
Soggetti Denunziati:	nr	34.032	1.753	32.279
di cui:				
. Denunziati p.l.	nr	33.395	1.146	32.249
di cui:				
..Privati acquirenti	nr	3.613	-	3.613
. Arrestati	nr	637	607	30
T.L.E. sequestrati	gr	315.323.234	294.651.433	20.671.801
Mezzi sequestrati	nr	589	552	37
Tributi evasi (*)	£.	81.510.035.000	77.193.910.000	4.316.125.000

(\*) il dato è comprensivo dei tributi relativi ai tabacchi di contrabbando accertati consumati in frode

Di grande interesse, per i contenuti e per il livello della partecipazione (che ha visto la presenza, tra gli altri, dei Ministri pro-tempore delle Finanze e di Grazia e Giustizia, dei Comandanti Generali della Guardia di finanza e dei Carabinieri, del Capo della Polizia, di rappresentanti della Magistratura e dell'U.C.L.A.F.), è stato il "Seminario sul contrabbando extraispettivo di t.l.e." tenutosi a Napoli, organizzato dall'allora Ispettorato per l'Italia Meridionale e conclusosi il 17 novembre 1997, nell'ambito del quale il contrabbando è stato esaminato, non solo nella sua evoluzione nel corso del tempo dagli anni del dopoguerra fino all'attualità, ma anche nelle sue prospettive future, da appositi gruppi di lavoro composti da rappresentanti di tutti gli Organismi interessati. In quella circostanza, il fenomeno è stato approfondito sotto tutti i profili: dall'aspetto normativo a quello della fiscalità interna e comunitaria, dalle connessioni con la criminalità organizzata, alla salute pubblica ed all'ordine pubblico. In sintesi, per quanto di più diretto interesse per il Corpo:

- è stato calcolato il livello dell'evasione, in materia di imposizione diretta e indiretta, connesso al fenomeno;
- sono stati individuati gli anelli di congiunzione tra il contrabbando e la criminalità organizzata;
- sono stati tracciati i devastanti effetti indotti dal contrabbando sull'ordine pubblico, ma soprattutto è stato calcolato il volume d'affari del contrabbando, stimato intorno a 1.350 miliardi di lire, di cui 1.062 miliardi di utile complessivo, così ripartito tra importatori, grossisti e dettaglianti:
  - importatori: 477 miliardi;

- grossisti: 225 miliardi;
- dettaglianti: 360 miliardi.

Tuttavia, l'elemento forse più qualificante del Seminario è stato l'allarme ulteriore lanciato dal Corpo, allarme ancorato al desolante quadro dei numeri e cioè i numeri relativi alla definizione in sede amministrativa e giudiziaria della rilevante mole di verbali redatti dai Reparti della Guardia di Finanza in materia di contrabbando.

I verbali redatti nelle annualità dal 1991 al 1996 sono stati definiti in via amministrativa in percentuale pari al 3,10%, mentre quelli inviati alle Preture ed ai Tribunali hanno trovato definizione in percentuale pari, rispettivamente, al 14,10% ed al 34,89%, con percentuali di giacenza, pari all'85,90% ed al 65,11%.

A seguito della delineata situazione, è stato affermato che, in ultima analisi, attesa la prescrizione quinquennale incombente sul reato, l'unica sanzione certa era il sequestro, cioè la materiale apprensione del prodotto che, quindi, veniva sottratto alla disponibilità dell'illecito mercato.

In quella sede non è stato, ovviamente, formulato alcun atto di accusa nei confronti delle Autorità chiamate a decidere sui contesti.

Tuttavia, si è inteso ribadire un auspicio, alla luce degli inauditi episodi di violenza che già si erano verificati anche e soprattutto in altre Regioni dell'Italia meridionale, tra cui la Puglia e che di lì a pochi anni sarebbero costati vite umane, troppe, al Corpo e tra i civili ed un numero impressionante di feriti: l'auspicio cioè di giungere rapidamente alla soluzione di un fenomeno diventato permanente e trasformato in palestra per la formazione di una nuova schiera di criminali.

La storia del contrabbando di Napoli – e mi avvio alla conclusione – è certamente una storia anche di miseria, però è una storia che ha prodotto lutti e sangue, che ha alimentato circuiti criminali anche di più vasta portata e che, in definitiva, ha contribuito a creare degrado ed ancora più miseria.

Troppe volte gli allarmi lanciati dal Corpo sono rimasti inascoltati, spesso all'insegna del principio “meglio consentire la vendita delle sigarette, piuttosto che subire i furti e le rapine”.

La storia del contrabbando napoletano ci ha insegnato che i fenomeni di quella portata non possono essere lasciati incancrenire, attendendo le estreme conseguenze per intervenire con decisione.

Scomparsa la minuta vendita di sigarette, altri fenomeni si profilano all'orizzonte, in sostituzione dello smercio di tabacchi.

E se la storia, come è unanimemente riconosciuto, è maestra di vita, sarebbe bene non ripetere gli errori del passato.



## **GEN. D. VITTORIO ALVINO**

### *La cattura dell'Urugoyana*

**1. Premessa – 2. Ambientazione tecnica – 3. Ambientazione temporale – 4. La cattura dell'unità contrabbandiera – 5. Conclusioni.**

#### **1. Premessa**

Nel 1955 venne istituito il Servizio Aereo della Guardia di finanza con il compito di provvedere alla ricognizione vicina e lontana delle nostre coste, in collaborazione con il Servizio navale, sfruttando le veramente preziose informazioni dello appena costituito "Servizio I" che aveva dislocato, con opportune coperture, propri elementi presso le basi di partenza delle unità contrabbandiere, quasi tutte ubicate nel nord Marocco. Ho frequentato il secondo corso di Osservazione Aerea presso l'aeroporto di Guidonia (aprile-novembre 1956) ed ai primi del 1957 ero in servizio presso l'aeroporto di Pisa con il compito di provvedere alla sorveglianza di tutto il golfo ligure e dell'alto Tirreno. Trasmettevo le notizie raccolte alla centrale operativa del gruppo di Livorno (dipendente dalla Legione di Firenze) ed a quella della Legione di Genova.

Data la mia particolare passione per il volo e l'entusiasmo per il nuovo tipo di servizio non tardai ad inserirmi nel comprensorio aeroportuale nel quale all'epoca ero unico rappresentante delle fiamme gialle. Su

autorizzazione del Comando Generale chiesi ed ottenni di prendere posto come semplice passeggero sui velivoli dell'Aerobrigata che compivano quotidianamente voli di addestramento sull'alto Tirreno per incrementare la normale azione di vigilanza che svolgevo con velivolo e con equipaggio specifici.

## **2. Ambientazione tecnica**

Una breve illustrazione sui mezzi a disposizione che oggi possono provocare perplessità considerando l'alto grado di efficienza raggiunto attualmente dalla nostra flotta aeronautica al passo con i più moderni ed efficienti prodotti del mercato.

L'Aeronautica Militare non aveva a quei tempi un aereo adatto per la ricognizione marittima con la eccezione di pochi idrovolanti, residuati di guerra con base a Vigna di Valle. A questi bisognava indirizzare il piano per ogni volo su mare (esigenza beta) ed un idro restava in allarme sino alla fine del volo. Per le esigenze della Guardia di Finanza si provvide con un bimotore americano, il Beechcraft C 45 prodotto nel 1940, adibito a servizio di collegamento del quale alcuni esemplari residuati di guerra erano stati ceduti al nostro paese.

Si trattava di un mezzo munito di efficienti motori (Pratt & Whitney raffreddati ad aria) con velocità massima di circa 300 k/ora ed autonomia di quasi quattro ore. L'equipaggio prevedeva due piloti, un motorista, ma le caratteristiche e la facilità del pilotaggio potevano limitare lo stesso ad una sola persona.

Sin qui la parte positiva. Purtroppo come tutti gli aerei anteguerra, tutti i mezzi erano obsoleti, prevedevano periodiche revisioni e non

erano adatti a lunghi viaggi su mare, particolarmente non graditi dagli equipaggi, alcuni componenti dei quali durante il conflitto avevano subito ammaraggi forzati. Ultimo particolare, i limitati finestrini impedivano la ripresa fotografica essenziale per la nostra ricognizione (rammento le ampie dimensioni delle macchine fotografiche di aereo dell'epoca.) Dovemmo togliere un finestrino posteriore e volare con il vano aperto.

L'aereo era equipaggiato con radio e compass (sistema di rilevamento da terra unidirezionale). Era questo l'unico mezzo di controllo della navigazione. Dopo i primi voli stabilii una affettuosa collaborazione con il personale dell'Aeronautica. I piloti in particolare quando si accorsero del mio brevetto civile di pilotaggio mi insegnarono ad atterrare sulla base di un principio adottato durante la guerra che prevedeva che ciascun membro dell'equipaggio dovesse essere in grado di far fronte ad ogni evenienza.

### **3. Ambientazione temporale**

Il periodo temporale relativo alla cattura del natante contrabbandiere Urugoyana si colloca all'inizio dell'autunno 1957. La mia relazione prende inizialmente in esame la fase precedente la cattura, avvenuta nel golfo di Napoli nella notte tra il 28 ed il 29 ottobre dello stesso anno. Le concitate fasi dell'episodio dopo un infruttuoso tentativo operato in precedenza, sono mirabilmente rievocate in un articolo sulla Rivista tecnico Professionale della Guardia di Finanza ad opera dell'allora Comandante della Legione di Napoli, Col. Raffaello TANI, - ufficiale di brillanti capacità, primo tra gli osservatori aerei del

Corpo, fervido assertore dell'impiego del mezzo aereo nella lotta anticontrabbando – che esaminerò successivamente in dettaglio.

Un pò di storia.

L'Urugoyana apparteneva alla serie delle motovedette cosiddette “canadesi” (dalla nazione costruttrice) che durante il conflitto erano state utilizzate in particolare da commandos e mezzi di assalto. Finita la guerra parecchie erano entrate a far parte delle organizzazioni doganali degli stati europei (anche del Corpo) Ma erano state acquistate soprattutto dalle organizzazioni contrabbandiere operanti nel mediterraneo. Profondamente modificate nei motori che consentivano velocità intorno ai trenta nodi, munite di mezzi di ascolto e rilevamento, erano nettamente superiori per manovrabilità ai mezzi allora in dotazione alle polizie doganali. A ciò si aggiunga il fatto che spesso come nel caso in esame, erano comandate da ex appartenenti ai servizi speciali. Il modo di impiego era rappresentato da rapide apparizioni lungo le coste nazionali, tenendosi sempre al limite delle acque territoriali, pronte a trasbordare parte del carico su mezzi veloci partenti dal litorale, non disdegnando peraltro anche frequenti puntate verso terra. L'azione di contrasto del mezzo aereo era quella della scoperta e possibilmente dell'identificazione, nonché il portare, prima della notte, le nostre motovedette a contatto radar. Funzione facile a descrivere, ma quanto mai irta di difficoltà nella pratica, soprattutto per il difficile funzionamento dei mezzi tecnici dell'epoca. Non si dimentichi che il velivolo in dotazione non era abilitato al volo notturno. Il mio primo incontro con l'Urugoyana

avvenne a fine agosto all'altezza di Capo Corso. Stavo rientrando da una ricognizione lontana che prevedeva l'atterraggio ad Alghero, passando all'andata ad est ed al ritorno ad ovest della CORSICA. Come si vede dalla foto operata a quota bassissima riuscii a fornire al nostro ufficio "I" elementi per ricavare il nome. Nei giorni successivi non avvistai più l'unità. Verso la metà di ottobre venni avvisato dal capo dell'Ufficio "I" del tempo, Cap. Mario RE che l'unità era riapparsa al centro del Tirreno e che vi era urgente necessità del suo continuo controllo. Mi pregava pertanto di trasferirmi con l'aereo sull'aeroporto di Guidonia, cosa che provocò le rimostranze dell'allora comandante il circolo di Livorno, magg. STANZANI. Partimmo per Roma eseguendo un'accurata ma infruttuosa ricognizione. A bordo era con me l'allora Ten. MECCARIELLO che mi aveva sostituito a Pisa durante la licenza. Dal giorno successivo iniziai un continuo contatto con l'Uruguayana, ubicata a circa 12 mg ad ovest di Santo Stefano. Restavo in volo sino all'imbrunire trasmettendo dati continui sulla posizione dell'unità che procedeva a lento moto sempre al di fuori delle acque territoriali. La situazione si mantenne immutata per circa una settimana dopo di che la nave contrabbandiera scomparve senza che risultassero notizie di avvenuti sbarchi. Rientrato a Pisa continuai le periodiche ricognizioni, negative sino agli ultimi giorni di ottobre, quando, il 25 nella fase di rientro da una ricognizione avvistai l'Uruguayana al centro del golfo di Genova, ad alta velocità e con la prua verso costa. Appena notato l'aereo l'unità mutò rotta e velocità. Considerata però l'ora (circa le diciannove) pensai che non le sarebbe stato possibile alterare eventuali accordi stabiliti in precedenza.

Diramai sia in volo, che appena giunto a terra, l'allarme a tutti i comandi interessati. Durante la notte il Circolo di LA SPEZIA riuscì a catturare il natante SPARVIERO con a bordo oltre 700 kg di t.l.e.. Fu il più bel risultato della mia attività aerea. L'Urugoyana dirottò verso il sud e seguirono le fasi che in seguito ne determinarono la cattura.

#### **4. La cattura dell'unità contrabbandiera**

Nei confronti dell'Urugoyana i reparti del Corpo di Napoli avevano un fatto personale. Il Servizio Informazioni del Comando Generale aveva segnalato la presenza del natante al largo del golfo di Napoli, segnalando la possibilità di sbarchi tra Torre del Greco e Torre Annunziata a partire dal 2-3 ottobre.

Attivato un razionale sistema di allarme non vi furono novità sino alla sera del 18. Alle ore due del 19 il natante venne avvistato nelle immediate vicinanze di TORRE BASSANO. Malgrado l'impiego combinato di mezzi navali di altura e motoscafi da inseguimento, l'Urugoyana non riuscì a sbarcare ma ad allontanarsi senza difficoltà. L'esame dell'insuccesso venne svolto il 21 ottobre a Napoli, con un rapporto di tutti i comandanti impegnati nell'operazione presieduto dal Comandante in 2<sup>a</sup>. La maggiore velocità della nave contrabbandiera nei confronti delle nostre unità, vantaggio questo ben conosciuto dal capitano nemico, consentì a questi di portare la nave quasi a contatto della battigia e delle scogliere litoranee, mentre le nostre motovedette, più lente e meno manovriere, ed il motoscafo veloce per la sua minore autonomia, non poterono condurre un lungo inseguimento e competere con l'unità nemica.

Il nostro obbiettivo era - come si è detto - quello di sorprendere l'unità nella fase critica di sbarco, cioè ferma, a motori spenti, con intorno i piccoli natanti da sbarco.

Si deve riconoscere che la Centrale Operativa aveva fornito elementi sicuri di ricerca e che i Centri Informativi avevano procurato informazioni esatte, che il Centro Operativo aveva esattamente individuato la zona e ben disposto l'operazione, tanto che il fattore «sorpresa», su cui soprattutto si contava, fu pienamente raggiunto e l'unità nemica venne cercata, individuata e raggiunta nell'ora e nel punto previsti.

Tuttavia l'azione mancò per le seguenti cause :

- 1) mancanza di decisione e insufficiente prontezza di ordini nel momento decisivo;
- 2) minore velocità dei nostri mezzi nella fase di inseguimento;
- 3) minore capacità manovriera dei nostri equipaggi nei confronti dell'audacia e della spregiudicatezza del nemico;
- 4) fallosa resistenza del nostro materiale o minore abilità dei nostri motoristi che non consentì ai motori di una unità (M/V. «Buonocore») di reggere lo sforzo prolungato per alcune ore a pieno regime.

In seguito al rapporto del 21 ottobre, presieduto dal Comandante in 2<sup>a</sup>, e tenuto conto che l'«Urugoyana», non avendo sbarcato il carico di contrabbando, avrebbe certamente ripetuto presto il tentativo, anche perché risultava in modo indubbio che le merci che portava a bordo erano state in parte già pagate dai contrabbandieri, venne deciso che:

- il Comando Generale avrebbe affrettato l'allestimento di una motovedetta da 90 tonn. di dislocamento, ai lavori a Civitavecchia,

più veloce delle unità esistenti in quel momento a Napoli e capace, perciò, di competere con l'«Urugoyana» (25 miglia circa orarie) e ne avrebbe sollecitato la partenza, con l'ordine di fermarsi a Napoli;

- i servizi informativi del Comando di Legione avrebbero indagato per conoscere le reazioni dell'ambiente contrabbandiero, dopo l'azione;
- il Nucleo di P.T.I. di Napoli ed il Comando della Compagnia di Torre Annunziata avrebbero ricercato eventuali quantitativi di sigarette sbarcate nel tentativo del 19 ottobre ed avrebbero cercato di individuare le squadre di sbarco che avevano partecipato al tentativo non riuscito o solo parzialmente riuscito;
- il Nucleo di P.T.I. di Napoli avrebbe accertato l'eventuale flessione nei prezzi di vendita delle sigarette sul mercato;
- si sarebbe curato l'addestramento del motoscafo veloce ad una ardita manovra di abbordaggio, per l'eventualità di una nuova sorpresa;
- insieme, si sarebbe provveduto all'addestramento di una squadra di pronto intervento, capace di saltare in velocità a bordo dell'unità nemica in caso di abbordaggio.

Furono messi a punto tutti i settori della vigilanza e fu raccomandato a tutti di agire, nel caso di un nuovo incontro, con la massima energia e con la prontezza più decisa.

Il 28 ottobre, il servizio informazioni dette per certa la presenza dell'«Urugoyana» ad ovest di Ponza; la nave sembrava pronta ad effettuare, in nottata, uno sbarco di sigarette nella zona a nord del Volturno.

In dipendenza di queste notizie il Comandante della Legione di Napoli decise di dirigere personalmente l'azione emanando il seguente ordine di operazioni:

*Napoli, li 28-10-1957*

*Oggetto: Ordine di operazioni del giorno 28. N. 720/C.O. di prot.*

*Al Comando Nucleo P.T.I. GF NAPOLI*

*Al Comando Stazione Naviglio GF NAPOLI*

*Al Comando Nucleo P.T.I. GF CASERTA*

*Situazione: Un natante contrabbandiero, tipo motovedetta veloce, tenterà di sbarcare direttamente sulla spiaggia Foce del Canale Agnena, a 6 km. a nord del Volturno, un imprecisato quantitativo di merci in contrabbando.*

*Obiettivo: sarà compiuta un'operazione anticontrabbando dai Reparti di terra e dalle Unità del Naviglio per catturare il natante e gli elementi dell'organizzazione contrabbandiera a terra.*

*I comandi in indirizzo adotteranno le seguenti misure:*

- a) Nucleo P.T.I. Napoli: effettuerà la vigilanza lungo il tratto di litorale tra Ischitella e Canale Agnena a mezzo di pattuglie autotrasportate dalle ore 21.00 in poi. Resterà in attesa di ordini;*
- b) Nucleo P.T.I. Caserta: effettuerà la vigilanza lungo il tratto di litorale fra la Foce del Canale Agnena e la Foce del Fiume Garigliano a mezzo di una pattuglia autotrasportata dalle ore 21.00 in poi. Resterà in attesa di ordini;*
- c) Stazione Naviglio:*
  - M/V. «Garzone» alle ore 22.00 si troverà a miglia 2 per 45° dallo scoglio di S. Stefano (Ventotene), rimanendovi in attesa di ordini, al fine di sbarrare l'eventuale rotta verso il largo del natante*

*contrabbandiero;*

- *M/V. «D'Antoni» si porterà per le ore 20.00 a Porto d'Ischia in attesa del M/A-6;*
- *M/A-6 imbarcherà alle ore 19.30, al Molo Angioino, il sottoscritto ed il tenente comandante interinale della Stazione Naviglio e si porterà a Porto d'Ischia, da dove opererà di conserva con la M/V. «D'Antoni».*

*Reparti di terra ed unità del Naviglio saranno ai miei ordini.*

*COLLEGAMENTI:rete naviglio: Pontile Sannazzaro - ascolto continuo.*

*Unità: ogni mezz'ora.*

*rete F.M.: Centro Radio: ascolto continuo.*

*Alfa Nucleo Napoli: ogni mezz'ora.*

*M/A-6: ogni mezz'ora.*

Alle ore 17.00 del 28 ottobre la M/V. «D'Antoni» lascia gli ormeggi al Pontile Sannazzaro (Napoli) e si porta ad Ischia, mentre la M/V. «Garzone» con rotte varie raggiunge il posto assegnatole a circa miglia 2 per 45° dallo Scoglio di S. Stefano.

Alle ore 19.20 il Col. Tani prendeva imbarco, col tenente comandante della Stazione Naviglio, al Molo Beverello del Porto di Napoli sul M/A-6 che dirigeva su Ischia, dove giungeva alle ore 20.10. Qui trasbordava sulla «D'Antoni» ed assumeva il comando delle tre unità in operazioni. Alle ore 20.30 la «D'Antoni» e l'M/A-6 iniziavano l'avvicinamento, dirigendo di conserva su M. Orlando.

Notte buia e navigazione disturbata da vento teso che dalla Valle del Garigliano soffiava verso il mare. La «Garzone» rimaneva in appostamento al punto stabilito, per tagliare la rotta al natante contrabbandiero in caso di una sua fuga verso il largo.

Veniva ordinato di interrompere le trasmissioni R.T. per evitare intercettazioni da parte delle stazioni dei contrabbandieri certamente in ascolto.

Le due unità procedono per 330° e dopo circa 15 miglia di navigazione accostano a dritta di 75°, dirigendo per la Foce del Canale Agnena.

A circa 3 miglia dalla costa, la «D'Antoni» si ferma perché col radar ha rilevato la presenza di un natante sospetto.

Si invia in esplorazione l'M/A-6. Alle ore 22.10 il motoscafo avvista, a poche centinaia di metri dal lido, una nave a lumi spenti.

Il fascio di luce del riflettore investe l'«Urugoyana» — perché si tratta proprio della vedetta contrabbandiera — illuminandola a giorno.

La nave dà un guizzo, sotto la spinta repentina dei suoi tre potenti motori e, a pieno regime, cerca di sfuggire al fascio di luce, ma capita sotto la «D'Antoni», cui era stato ordinato di accostarsi a tutta forza, ed un altro fascio di luce la snida dalla notte. Inverte la rotta e si trova ancora davanti il motoscafo.

È un susseguirsi di movimenti nel mare ribollente di schiuma, un carosello pericoloso ed avvincente tra sciabolate di vivida luce e raffiche di mitragliera sparate a scopo intimidatorio.

Due o tre tentativi di abbordaggio non riescono.

Poi, l'M/A-6 trova il momento buono, striscia risolutamente sulla fiancata sinistra dell'unità, a circa 20 miglia all'ora, e riesce a lanciare sul bordo della contrabbandiera i primi quattro uomini.

Ma l'«Urugoyana» non desiste. Cerca disperatamente di fuggire zigzagando ancora. Incitati anche dal pericolo che i loro compagni, trasportati via con la nave avversaria, stanno correndo, quelli

dell'M/A-6 ritornano all'arrembaggio e riescono a lanciare altri uomini sulla coperta del fuggiasco. Subito dopo è la «D'Antoni» che investe la motovedetta contrabbandiera e vi proietta altri uomini.

L'Urugoyana è finalmente catturata.

L'azione venne all'epoca sintetizzata nelle conseguenti conclusioni:

- 1) perfetta intesa tra Centrale Operativa e Centro Operativo Legionale e accorto sfruttamento di tutte le notizie acquisite dai diversi centri informativi, il che consentì di essere precisi all'appuntamento dell'«Urugoyana» nell'ora e nel punto previsti;
- 2) l'utilità del servizio aereo ad ala fissa, che confermò la posizione dell'«Urugoyana» nella zona di sbarco. Non si può, d'altro canto, valutare l'utilità dell'impiego degli elicotteri in questa azione operativa: esso avrebbe atteso non lontane conferme;
- 3) l'utilità del binomio operativo motovedetta - motoscafo veloce (motovedetta sulle 20-25 miglia e motoscafo oltre le 30 miglia orarie);
- 4) il discreto funzionamento del servizio marconigrafico che può, tuttavia, essere perfezionato;
- 5) la necessità di azioni rapide, sulle quali sia conservato il più assoluto segreto;
- 6) l'utilità che le più importanti operazioni del genere, complesse e difficili, siano dirette ad alto livello per le improvvise decisioni da prendere e per dare ai comandanti delle unità in mare e dei reparti a terra sicurezza e tranquillità;
- 7) l'utilità dell'arrembaggio. Quest'azione, indubbiamente, comporta gravi rischi ed esige uomini di prim'ordine, ma ha il grande vantaggio di evitare pericolose azioni di fuoco. Dev'essere attuata,

in sostanza, non solo da militari particolarmente coraggiosi, fisicamente dotati e addestrati alla perfezione, ma in condizioni di tempo atmosferico e di luogo che offrano un minimo di garanzia dal verificarsi di un disastro.

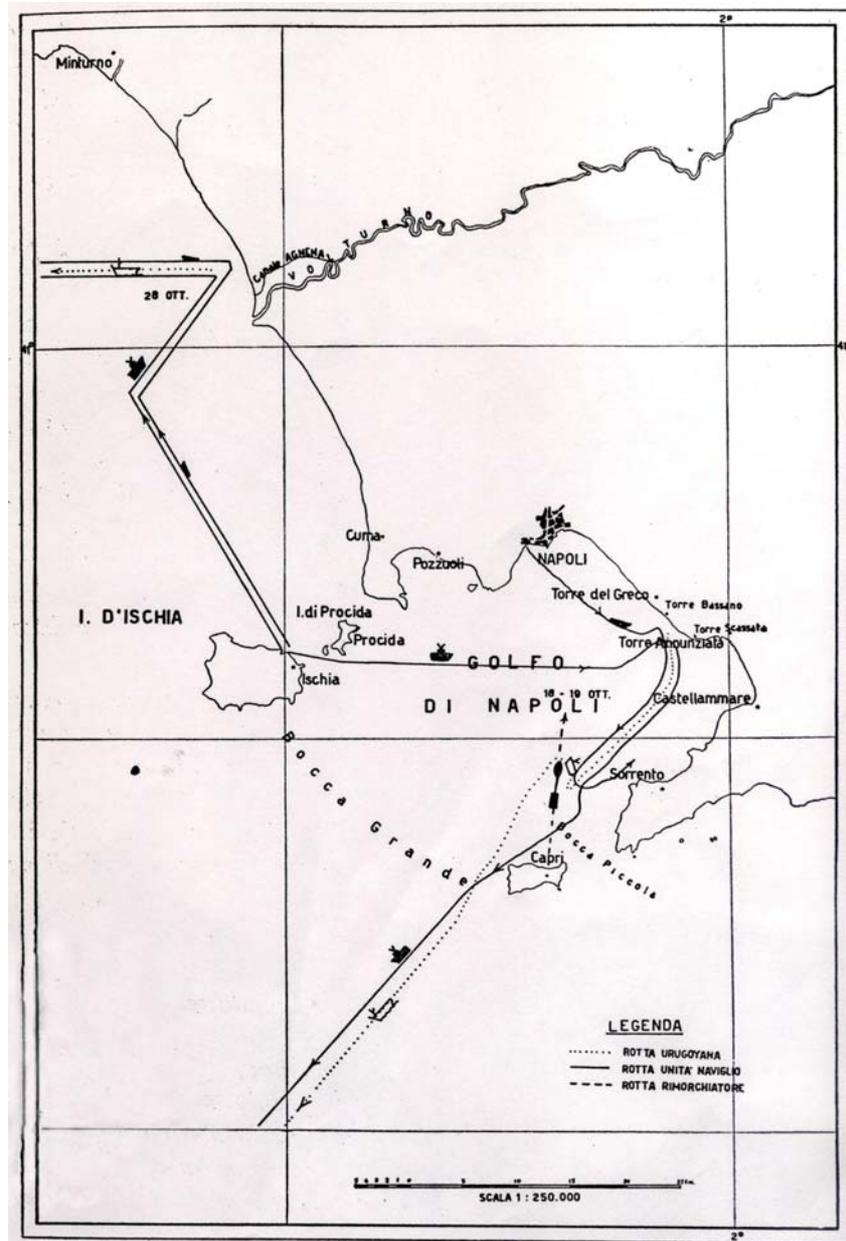
## **5. Conclusioni**

Al momento della cattura sulla nave si trovavano 4 tonnellate di T.L.E. per un valore (all'epoca) di circa 200 milioni di lire. L'unità era corazzata nei punti vitali con piastre metalliche di 2 cm di spessore e perfettamente attrezzata (velocità, manovrabilità e mezzi di rilevamento) per la sua missione. L'equipaggio era costituito da 8 marittimi ed un comandante audacissimo ex appartenente al corpo degli incursori della marina inglese con brillanti note di merito per azioni compiute durante il conflitto. Sono forse patetiche e destano perplessità, comparate alla tecnica ed alla possibilità dell'utilizzo di sempre più sofisticati mezzi di ricerca attuali, le considerazioni conclusive degli organi direttivi del Corpo in precedenza descritte. Si parlò di perfetta intesa tra Centrale operativa e Centri Legionali ma molte cose non funzionarono e spesso molto fu dovuto all'iniziativa personale.

Venne in ogni modo ribadita l'utilità del servizio aereo ad ala fissa che riuscì a tenere l'URUGOYANA quasi sempre sotto controllo durante le sue peregrinazioni nell'alto e medio Tirreno sino alla cattura.

Non sempre funzionarono bene le trasmissioni soprattutto dall'aereo cosa all'epoca molto frequente data la vetustà dei mezzi.

Alla base delle ragioni del successo l'elevato morale e lo spirito di sacrificio di tutti i partecipanti all'operazione ( dalle autorità decisionali ai militari di aria terra e mare) motivati da ottima preparazione e da sincero entusiasmo.



## BIBLIOGRAFIA

- *“Il servizio Aereo della Guardia di Finanza”* di Pierpaolo Meccariello. Roma – 1987;
- *“Finanza di Mare”* di Pierpaolo Meccariello. Roma – 1994;
- *“Aeroplani di tutto il mondo”*. Mondatori – 1980;
- *“Come catturammo l’Uruguayana”* di Raffaello Tani. Rivista Tecnico Professionale della Guardia di Finanza. Roma – 1958;
- *“Relazioni di volo”*. Tenente Vittorio Alvino (Pisa) 2° semestre 1957.
- *“Relazioni di volo”*. Tenente Vittorio Alvino (Pisa) 16-25 ottobre 1957, inviate direttamente alla Centrale Operativa del Comando Generale.



## **GEN. B. SALVATORE MISTRETTA**

### ***Il contrabbando in alto mare ed il diritto di inseguimento continuo. Il caso della “Olimpios Hermes”***

**1. Premessa – 2. Presupposti – 3. Fondamento giuridico della nuova azione di contrasto – 4. Diritto di inseguimento continuo e la presenza costruttiva nella evoluzione della prassi internazionale dai t.l.e. agli stupefacenti – 5. La tecnica operativa adottata contro la Motonave “Olimpios Hermes” – 6 La sentenza.**

#### **1. Premessa**

Sotto la denominazione di contrabbando si configurano, ai fini del diritto, fattispecie molteplici che presentano caratteristiche tra loro diverse e che non si prestano facilmente ad un'interpretazione unitaria. Nell'ambito degli ordinamenti statali, il contrabbando si sostanzia talora in un illecito esclusivamente doganale, cioè nella violazione delle norme poste a tutela degli interessi finanziari degli Stati, altre volte in un illecito fiscale (non di natura doganale), cioè nella violazione delle norme poste, più in generale, a tutela degli interessi economici degli Stati stessi. E' per questa ragione che non è possibile assumere il termine “contrabbando” come *nomen iuris* di un unico modello doganale. La molteplicità dei significati assunti dal termine in parola ha indotto dottrina e giurisprudenza a tentare di elaborare delle classificazioni: si è così distinto tra contrabbando proprio (doganale o estero) e contrabbando improprio (in tutti gli altri casi, quali:

contrabbando di monopolio, per violazioni delle imposte di consumo, alle accise e così via). Da ciò si evince come il suo significato, nell'ambito degli ordinamenti interni, si sia andato via via ampliando fino a ricomprensivi tutte quelle frodi che risultino avere come effetto la violazione degli interessi economici dello Stato.

Nell'ambito del Diritto internazionale, invece, si fa riferimento alla violazione di un divieto di esportazione, transito ed importazione di merci, che trova il suo fondamento, oltre che nelle norme di diritto internazionale generale, anche e soprattutto nelle numerose Convenzioni stipulate fra gli Stati, laddove, nel dichiarare libero il commercio, sia in tempo di pace che in tempo di guerra, si prevedono specifiche limitazioni in ordine a determinate merci.

Sempre nell'ambito del diritto internazionale, è necessario distinguere tra contrabbando generico (avente ad oggetto tabacchi, automobili ed altri prodotti simili e per il quale risulta una giurisprudenza italiana ed estera costante nell'affermare la possibilità di prevenire e reprimere tale reato anche in alto mare sulla base della teoria della presenza costruttiva) e traffico di stupefacenti e sostanze psicotrope (istituto più recente del contrabbando "generico" per il quale la normativa internazionale risulta ancora carente e contraddittoria).

Occorre inoltre evidenziare come la disciplina sulla prevenzione e repressione del contrabbando costituisca un chiaro esempio di come possano trovare concrete applicazioni istituti quali il **diritto di inseguimento** e la **presenza costruttiva**. Infatti, solo grazie alla loro totale applicazione si rende e si è resa possibile la cattura ed il conseguente arresto di quanti, cercando di sfruttare le debolezze della

normativa internazionale, hanno tentato di conseguire illeciti profitti a danno delle “casse” di tutti gli Stati.

La prima volta che la Magistratura italiana ha emesso un verdetto di colpevolezza per fatti di contrabbando aventi espressione fuori dalle acque territoriali, in applicazione del principio del **diritto di inseguimento** e della **presenza costruttiva** nei confronti di una nave straniera in mare libero, è stata con la sentenza nr. 8992 emessa dal Tribunale di Napoli, pronunciata il 17 dicembre 1976. La sentenza – emessa con rito direttissimo – ha avuto origine da un’operazione svolta da Reparti dell’allora Legione di Napoli della Guardia di Finanza al largo dell’isola di Ischia con l’impiego di mezzi aeronavali, per far fronte all’illecita attività posta in essere da alcune navi di bandiera estera, in sosta in alto mare, mediante trasbordo di un notevole quantitativo di partite di sigarette estere e di contrabbando su motoscafi che, successivamente, provvedevano al trasporto fino alle coste napoletane.



L’intervento, predisposto nel pieno rispetto delle leggi, convenzioni e consuetudini internazionali, costituì una svolta importante impressa all’azione del contrasto al fenomeno contrabbandiero. L’operazione, portata oltre il limite delle acque nazionali, ha fatto improvvisamente

crollare quel mito di intoccabilità che ha permesso a moltissimi gruppi contrabbandieri di porre in essere le più fervide attività criminose.

Difatti, nelle fasi evolutive del contrabbando si è passati da unità che operavano entro le acque territoriali – navi da carico e vedette veloci – e che erano esposte a notevoli rischi a causa del continuo potenziamento dei mezzi aeronavali delle Forze di Polizia che operavano a mare, a navi-madri in sosta o in movimento al largo delle coste nazionali – ben oltre il mare territoriale, cioè in una posizione ritenuta al sicuro da interventi repressivi – che provvedevano costantemente a rifornire di tabacchi le organizzazioni a terra mediante potenti motoscafi in continua spola e difficilmente intercettabili. In sostanza si era venuta a creare una situazione di stallo perché:

- non si riteneva possibile, o forse lecito, intervenire in mare aperto su navi straniere che pure alimentavano impunemente un ingente traffico illecito;
- non si riusciva a contrastare efficacemente l'attività di numerosi motoscafi d'alto mare, provvisti di modernissimi e potenti apparati di propulsione e di scoperta, assai spesso rinnovati e per giunta "coperti" da bandiere di convenienza (Panama ed Isole Maldive) oppure intestati a compiacenti prestanome ovvero muniti di falsa documentazione, sicché, nel caso del loro fermo, il sequestro diventava inoperante;
- l'azione di contrasto ravvicinato, sempre contenuta in acque nazionali, veniva condotta da unità non in grado di competere con la velocità ed il numero dei mezzi contrabbandieri.

Grazie alla giusta interpretazione ed alla giusta considerazione che in questa sentenza è stata fatta delle norme internazionali – ed in particolare di quelle norme che alla luce delle Convenzioni di Ginevra prima e di Montego Bay dopo, vengono individuate come facenti parte del “nuovo Diritto del mare” – si è aperto un ampio margine di operatività a tutte quelle Forze di Polizia che operano in mare per la tutela e la salvaguardia degli interessi della collettività.

## **2. Presupposti**

Mutamenti significativi si registrarono, a partire dalla metà degli anni Settanta, nel *modus operandi* delle organizzazioni contrabbandiere, impegnate a trovare espedienti per vanificare le facoltà attribuite alle Autorità di polizia dello stato rivierasco dalla Convenzione di Ginevra.

I relativamente piccoli natanti di concezione militare utilizzati durante il periodo “tangerino” furono sostituiti da cargo capaci di trasportare anche parecchie centinaia di tonnellate di tabacco dai porti del Nord Europa alle zone di attesa nel Mediterraneo, situate a grande distanza dalla costa, sulle quali le navi potevano “pendolare” anche per periodi molto prolungati.

Le posizioni di attesa di quelle che vennero definite “navi-madre” e successivamente “navi-nonna”, vere e proprie basi di rifornimento galleggianti, venivano raggiunte da uno sciame di mezzi piccoli e molto veloci (i “moscafi blu” napoletani), che imbarcavano ciascuno un certo numero di casse di sigarette, portandole allo sbarco. In tal modo:

- l'uso di navi da carico di dimensioni relativamente grandi determinava una riduzione dei costi di trasporto dei tabacchi, consentiva di protrarre le operazioni anche per cicli di lunga durata e con avverse condizioni atmosferiche, creando ovvie difficoltà al naviglio della Guardia di Finanza, costretto ad operare a centinaia di miglia dalle proprie basi;
- il frazionamento dei carichi su un elevato numero di mezzi veloci non soltanto permetteva di ridurre i rischi di perdita della merce per cattura o lancio in mare, ma provocava disorientamento nel dispositivo di vigilanza e rendeva problematico l'accertamento dei presupposti – la relazione tra nave-madre stazionante in acque internazionali e mezzi veloci – che avrebbero potuto legittimare la cattura della nave stessa.

Soltanto quest'ultima eventualità costituiva un rischio apprezzabile per l'organizzazione contrabbandiera; la perdita di uno o più piccoli motoscafi con poche decine di casse di sigarette poteva infatti essere considerato un costo preventivato ed ampiamente coperto dai cospicui profitti del traffico.

Ma anche nell'ipotesi più favorevole per il dispositivo di vigilanza – quella cioè in cui fosse possibile provare il coinvolgimento della nave-madre – la cattura di quest'ultima costituiva un'operazione tutt'altro che semplice : l'abbordaggio era infatti reso estremamente pericoloso dalla differenza di dimensioni ed in particolare dall'altezza delle murate, poi dalle manovre diversive eseguite sia dalla nave che dai motoscafi che l'attorniavano ed infine dalla reazione che, abbandonata

la consuetudine del *fair play*, gli equipaggi contrabbandieri esercitavano nei confronti dei militari saliti a bordo .

Tale complessa situazione, peraltro, ha sottoposto a dura prova il dispositivo di contrasto, sia pure composto da unità navali, mezzi aerei e reparti di terra cooperanti e diretti da Centri Operativi Legionali, non tanto per la insufficienza di uomini e mezzi, ma quanto per la spavalda sicurezza con la quale le organizzazione contrabbandiere, stabiliti i contatti mare – terra anche via radio, operavano sotto l’azione di ogni misura di contrasto possibile, non curandosi delle perdite.

Chi si sia recato, una sola volta, in mare aperto e appena al di fuori delle acque territoriali, avrà avuto la possibilità di assistere alla costante presenza di almeno una nave contrabbandiera pronta a rifornire più motoscafi provenienti dalla terraferma con la funzione, quindi, di nave – emporio, più che di nave – madre di mezzi navali da essa distaccati (di notte, tali navi erano ben illuminate e costituivano un sicuro punto di riferimento per le minori unità contrabbandiere, che verso di esse si dirigevano, spesso guidate via radio dalla stessa nave, con precisione di collegamenti – orari e con ogni informazione sulle unità navali del Corpo operanti in zona, tenute sotto controllo dal radar di bordo, appena fosse stata segnalata la loro assenza dalle località di normale ormeggio).

Chi, poi, abbia partecipato ad una operazione di contrasto, attuata appena i motoscafi carichi di tabacchi abbandonavano quasi contemporaneamente la nave, avrà avuto anche l’amarezza di constatare la scarsa efficacia delle possibili misure di contrasto, da iniziare al di fuori delle acque territoriali e da concludere lungo le coste, affrontando rischi di ogni genere, non escluso quello d’essere

speronati o di speronare unità veloci (peraltro a pieno carico di carburante e, quindi, anche pericolose per la stessa vita degli uomini impiegati nelle avverse azioni contro la legge o per la tutela della legge).

Né tali motoscafi erano identificabili, in quanto ogni segno distintivo era coperto abilmente con materiale adesivo.

### **3. Fondamento giuridico della nuova azione di contrasto**

Nessuna meraviglia, quindi, se con l'affermarsi prepotente del rilevato fenomeno contrabbandiero sia maturato l'intento operativo di agire anche contro le navi – emporio, fondando l'azione sulle norme di Diritto internazionale che, affermato il principio della libertà dei mari, consentono ad uno Stato, offeso da attività condotte da navi in zone contigue al mare territoriale o al di fuori delle zone contigue, di poter agire direttamente contro tali navi quando abbiano svolto parte dell'azione offensiva nel mare territoriale, attraverso le due possibili forme della **presenza materiale** nel mare territoriale (e nelle zone contigue) o della **presenza** ai limiti esterni del mare territoriale (o delle zone contigue), ma **costruttiva** di un'attività svolta da altre unità navali, in quanto la sua attività è determinante ed essenziale, rientrando nel piano organizzativo dell'azione diretta contro lo Stato rivierasco.

L'intendimento operativo di agire contro le navi- emporio, peraltro, è schema di contrasto che fu intravisto, fin dal 1973 – 74, dai responsabili dei dispositivi di vigilanza della Legione di Napoli (ed anche, poi, della Legione di Venezia) quale innovativo sistema di

impiego coordinato di mezzi aeronavali, per il contenimento dei nuovi aspetti dell'illecito fenomeno. La realizzazione, voluta dal Comando Generale, in mancanza di precedenti, anche presso gli altri Stati, nella forma attuata e descritta delle navi – emporio estere cooperanti con unità navali dello Stato rivierasco, ha trovato non pochi ostacoli interpretativi.



Ci riferiamo all'art. 23, paragrafo 3, della Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 29 aprile 1958, resa esecutiva in Italia con legge 08.12.1961 n. 1.658, che consentiva azioni repressive in alto mare anche nei confronti di navi che stazionavano oltre il limite esterno delle acque territoriali e doganali (zone contigue), se concorrenti all'esecuzione di attività illecite contro uno Stato rivierasco.

Ci riferiamo anche all'art.6 del Codice Penale che prevede la punibilità, per concorso, di illeciti commessi, anche parzialmente, sul territorio.

Non ci dilunghiamo in questa sede sulla ermeneutica e nella esegesi delle citate norme, per non ripetere quanto già esposto da notissimi studiosi della materia, appartenenti al Corpo, ma teniamo a far rilevare che alcune perplessità rappresentate, emerse anche nella fase

preparatoria del servizio, sono state risolte, principalmente, nel corso di qualificate riunioni di studio sulla interpretazione dell'art. 23 della Convenzione di Ginevra, tenutesi presso il Comando Zona di Bari e alla sede del Comando Zona di Napoli.

Al riguardo furono anche acquisiti pareri delle Procure della Repubblica della Campania, della Puglia, della Calabria, della Sicilia, del Veneto, del Lazio, alcuni possibilisti, altri dubbiosi e non del tutto rassicuranti.

Le perplessità maggiori riguardavano:

- 1) l'applicabilità della Convenzione di Ginevra anche a Stati esteri non firmatari (es. Panama), o che non avevano, successivamente alla firma, resa esecutiva la Convenzione;
- 2) le modalità d'interpretazione del termine francese "in equipe";
- 3) le modalità esecutive delle operazioni dirette alla cattura della nave-madre, senza incorrere nella sanzione prevista dallo stesso art. 23 della Convenzione, il quale, al paragrafo 7, "prevede l'indennizzo di ogni perdita e di ogni danno nel caso di nave visitata o sequestrata in alto mare in circostanze che non giustificano l'esercizio del diritto di inseguimento".

Le perplessità sono state così risolte, rispettivamente:

- 1) la Convenzione di Ginevra era applicabile anche agli Stati non firmatari, avendo una natura dichiarativa di norme consuetudinarie generali, applicabili a tutti gli Stati (tale natura non "pattizia", risultante dagli atti preparatori della Convenzione, era confermata da autorevoli studiosi di Diritto internazionale);
- 2) l'interpretazione del termine ufficiale "in equipe" era da ricondurre al termine italiano "organizzazione" nel senso che la nave –

madre, che rifornisse motoscafi utilizzati per il contrabbando, doveva far parte di una “organizzazione” di personale e di mezzi, idonea alla realizzazione dello scopo illecito contro lo Stato;

3) le modalità esecutive dell’operazione repressiva dovevano necessariamente comprendere almeno due fasi ben distinte:

- la prima, diretta all’accertamento del contrabbando nel mare territoriale (che non ha zona contigua) attuato da parte di motoscafi. Questa fase deve essere preceduta dall’acquisizione preliminare di notizie attinenti alla scoperta della nave- madre, prima dell’arrivo in zone limitrofe alle acque territoriali e dall’acquisizione di documentazione varia (fotografie aeree, rapporti di servizio, risultanze radar, ecc.) dei collegamenti fra nave – madre e motoscafi cooperanti; la fase deve concludersi con il sequestro di un motoscafo, che può dare anche elementi documentali (ad es. degli speciali mezzi di pagamento dei tabacchi);
- la seconda, diretta all’inseguimento, immediatamente successivo al sequestro di almeno un motoscafo della nave – madre, alla visita (anche coattiva mediante abbordaggio) dell’unità, al sequestro del carico e della nave, informando costantemente di ogni sviluppo l’A.G. competente, cui doveva essere inoltrato rapporto per contrabbando di tabacchi, punibile in Italia, ai sensi dell’art. 6 C.P. e dell’art. 23 della Convenzione di Ginevra (ora art. 111 della Convenzione di Montego Bay) per concorso tra tutti gli associati

dell'organizzazione contrabbandiera, cooperanti sia sulla nave – madre sia sui motoscafi, “in equipe”.

In questo senso è stata anche superata la tesi che considerava sequestrabile solo il quantitativo di tabacchi rinvenuti su motoscafi cooperanti, in quanto la condotta criminosa, in fase di consumazione o di tentativo, riguardava tutta la merce, possibile oggetto di tutti gli atti successivi di contrabbando.

#### **4. Il diritto di inseguimento continuo e la presenza costruttiva nell'evoluzione della prassi internazionale dai t.l.e. agli stupefacenti**

Alcuni istituti realizzano altrettante ipotesi di interferenza sulla navigazione marittima straniera anche in alto mare, le quali sono parimenti ammesse dal Diritto internazionale consuetudinario e sono entrate a far parte anche di quello convenzionale mediante la codificazione. Intendiamo qui fare riferimento essenzialmente agli istituti del **diritto di inseguimento** e della **presenza costruttiva** .

L'eccezione generale al principio della sottoposizione della navigazione in alto mare alla potestà esclusiva dello Stato nazionale della nave, è costituita dalla regola del cosiddetto **diritto di inseguimento** continuo, che riguarda tutti gli spazi marini. In base ad essa, le navi da guerra o comunque pubbliche appartenenti ad uno Stato costiero, possono inseguire, fermare e catturare le navi straniere che abbiano violato le leggi doganali, fiscali, sanitarie, di immigrazione, ecc. di tale Stato, purché l'inseguimento abbia avuto inizio nella acque interne, nel mare territoriale o nella zona contigua

ed attualmente anche nelle acque sovrastanti la piattaforma continentale e nella zona economica esclusiva, cui l'istituto deve essere esteso per analogia; e purché l'inseguimento stesso non sia stato interrotto. Nei confronti delle navi straniere che siano state in tal modo catturate, verranno esercitati esclusivamente quei poteri che potevano essere esercitati nella zona dalla quale si è iniziato l'inseguimento. Se le navi inseguite penetrino nel mare territoriale di altri Stati, l'inseguimento dovrà essere comunque interrotto.

In definitiva, **il diritto di inseguimento** costituisce la conseguenza e la garanzia di quei diritti che lo Stato costiero esercita sugli spazi marini ad esso adiacenti ed è stato previsto per assicurare a tale Stato una effettiva applicazione delle sue leggi e dei suoi regolamenti. Gli elementi strutturali che il diritto di inseguimento presenta e le concrete modalità della sua applicazione si sono perfezionati con la evoluzione del Diritto del mare. La particolare natura di questo diritto, che incide sul principio della libertà di navigazione in alto mare, ha richiesto successive revisioni soprattutto in sede di codificazione, al fine di ridurre al minimo i rischi di una sua non corretta applicazione o di un suo abuso da parte degli Stati costieri.



Accanto al diritto di inseguimento, la prassi degli Stati ha espresso l'istituto della **presenza costruttiva**, che si riferisce alle ipotesi in cui il collegamento tra nave straniera e Stato costiero sia stabilito da elementi diversi da quello spaziale, in genere imbarcazioni minori funzionanti da spola, mentre la nave madre staziona in alto mare. Dottrina e giurisprudenza hanno infatti sottolineato come la stessa disciplina internazionale del contrabbando generico in tempo di pace possa sfuggire ai limiti spaziali normalmente imposti dall'ordinamento internazionale all'istituto del **diritto di inseguimento**. Si è, infatti, affermato che la sfera nel cui ambito è perseguibile il contrabbando doganale è sovente determinata dal Diritto internazionale, sia generale che convenzionale, **in modo essenzialmente funzionale e non con espresso riferimento a precisi ambiti spaziali**, laddove sussista però, in base alla teoria della **presenza costruttiva**, un collegamento effettivo tra nave contrabbandiera e Stato costiero.

Si ammette, quindi, che il fermo e la cattura di navi private battenti bandiera straniera ed esercitanti il contrabbando possano essere considerati leciti anche in alto mare, a condizione, però, che si sia stabilito un effettivo contatto tra la nave contrabbandiera e la comunità territoriale; contatto che, secondo le esemplificazioni compiute in dottrina ed in giurisprudenza, può essere costituito, ad esempio, dal trasbordo della merce di contrabbando su imbarcazioni dirette verso la costa o provenienti da essa.

Si pensi all'applicazione che di tale istituto si è fatta in tema di repressione del contrabbando in generale e di quello di stupefacenti in particolare.

Si discute sul problema se l'istituto della **presenza costruttiva** sia applicabile soltanto nel caso di natanti appartenenti alla nave madre, od anche a quelli provenienti da terra. La Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare aveva d'altronde già accolto il concetto ampio di **presenza costruttiva**, ripreso successivamente dalla Convenzione di Montego Bay e da essa codificato.

Per tali Convenzioni l'inseguimento non è considerato come iniziato se la nave inseguitrice non si è assicurata, con tutti i mezzi disponibili, che la nave inseguita o una delle sue imbarcazioni o altre imbarcazioni funzionanti in collegamento con essa e che utilizzano la nave inseguita come nave-madre, si trovino all'interno dei limiti del mare territoriale, o se del caso, nella zona contigua, nella zona economica esclusiva o al di sopra della piattaforma continentale. Pertanto, già la Convenzione di Ginevra del 1958 e quella di Montego Bay del 1982 prevedono l'ipotesi della **presenza costruttiva**, trasferendo la circostanza spaziale della localizzazione nelle acque territoriali od in altre zone sottoposte alla giurisdizione dello Stato costiero, alle imbarcazioni che, provenendo da terra o dalla nave contrabbandiera, operino in équipe con quest'ultima.

Come è possibile constatare, la disciplina del contrabbando sfugge in realtà ai limiti spaziali normalmente imposti al **diritto di inseguimento**, per ancorarsi alle circostanze funzionali poste per la **presenza costruttiva** dalle norme convenzionali sopra citate, che codificano una prassi consolidata. L'iter evolutivo dischiuso dalle norme convenzionali, viene poi ulteriormente sviluppato e completato dalla elaborazione giurisprudenziale. La sfera del controllo doganale è disciplinata dal Diritto internazionale in modo funzionale e non con

riferimento a circostanze spaziali, e richiede, per la sua legittimazione, la sola condizione che sussista un effettivo collegamento tra la nave contrabbandiera e lo Stato costiero. Indipendentemente dai limiti sopra determinati, infatti, l'esame della prassi internazionale, passata e presente, mostra come la repressione del contrabbando da parte dello Stato costiero, anche a notevole distanza dalla costa, non abbia mai dato origine a reazioni di rilievo da parte di altri Stati.

In particolare, la giurisprudenza dell'ordinamento statunitense, pur ammettendo in linea generale che il Diritto internazionale vieti agli Stati di esercitare la propria potestà coercitiva sulle navi straniere in alto mare, ha enucleato, tra gli altri, tre criteri fondamentali, in base ai quali viene individuato quel collegamento necessario e sufficiente a legittimare l'azione coercitiva dello Stato su navi straniere anche in alto mare.

Viene, innanzi tutto, individuato il **criterio cosiddetto oggettivo**, in base al quale il collegamento tra la nave straniera e lo Stato che tenda ad affermare l'esercizio della propria giurisdizione, è costituito dall'effetto che il comportamento illecito della nave in alto mare produca nell'ambito territoriale dello Stato; in secondo luogo, viene enucleato il **criterio cosiddetto protettivo**, secondo il quale il necessario collegamento tra la nave straniera e lo Stato viene individuato nella minaccia alla sicurezza dello Stato stesso ed all'esercizio delle sue funzioni di governo, che comportino le attività illecite poste in essere dalla nave in alto mare; ed, infine, viene individuato il **criterio cosiddetto passivo**, in ordine al quale, il collegamento in parola è da ricercarsi nella offesa che le attività

illecite in cui è impegnata la nave in alto mare, arrechino ai cittadini dello Stato territoriale.

Per ciò che concerne il Mare Mediterraneo, tale orientamento è compiutamente espresso nella sentenza del Tribunale di Napoli del 1976, relativa al caso dell'**Olimpios Hermes**, nave contrabbandiera, battente bandiera greca, catturata a venti miglia dalla costa italiana, quindi in acque internazionali. In quella occasione, il Tribunale di Napoli sostenne la legittimità della cattura della nave privata straniera in alto mare, da parte delle unità della Guardia di finanza, avendo la nave straniera utilizzato l'alto mare al solo scopo di ledere gli interessi finanziari dello Stato costiero, ponendosi in prossimità del limite del mare territoriale, per scaricare sulla terraferma, tramite motoscafi, merce in violazione delle leggi doganali del predetto Stato.

Ciò dimostra, in definitiva, come la posizione geografica della nave madre o delle barche di appoggio sia irrilevante, allorquando venga a crearsi un contatto effettivo tra nave contrabbandiera e Stato costiero. L'orientamento descritto è stato confermato successivamente nella sentenza del Tribunale di Napoli del 1980, relativa al caso **Panagia I**. Altro episodio degno di nota è costituito dalla cattura di un altro mercantile battente bandiera honduregna, il **Pelargos**, effettuata nel 1986, a quindici miglia a sud dell'isola greca di Fano, in acque internazionali, dalla Legione di Bari della Guardia di finanza. Il mercantile trasportava un ingente carico di stupefacenti sembra in provenienza dalla Turchia o dal Libano e diretto in Italia. Anche questa volta il sequestro è stato operato sulla base del presupposto dell'esistenza del collegamento venutosi ad instaurare tra la nave contrabbandiera in navigazione in acque internazionali e la comunità

territoriale, attraverso l'impiego per il trasbordo della merce, di un motoscafo proveniente dalle coste salentine.

Sotto altro profilo, il Diritto internazionale generale, talora stimolato da quello convenzionale, mostra la tendenza ad evolversi ulteriormente, estendendo le eccezioni alla esclusività della potestà dello Stato della bandiera ad altre ipotesi precedentemente non previste, come sta accadendo, ad esempio, in materia di traffico illecito di stupefacenti oltre che di inquinamento marino. In particolare, la prospettiva della disciplina internazionale relativa alla prevenzione ed alla repressione del traffico illecito degli stupefacenti in mare è in genere quella tipica della tutela degli interessi di un singolo Stato costiero. Tale prospettiva ha peraltro indotto, sia la dottrina che la giurisprudenza, ad evidenziare il più delle volte la liceità internazionale della prevenzione e della repressione di tale traffico illecito, unicamente nei casi in cui esse si realizzino nell'ambito del mare territoriale o nell'ambito della zona contigua marittima, allorquando quest'ultima sia stata istituita dallo Stato costiero; ed a considerare come ipotesi limite di tale liceità, quelle realizzate mediante la utilizzazione ad opera di tale Stato degli istituti del **diritto di inseguimento** e della **presenza costruttiva** nelle varie forme in cui essi sono consentiti dal Diritto internazionale.



L'illustrata ricostruzione degli istituti sopra menzionati appare senza dubbio aderente alle ipotesi generiche di prevenzione e di repressione del contrabbando doganale. Ma, se da quest'ultima ipotesi, l'indagine si sposta alla materia del traffico degli stupefacenti, che pur presenta innegabili parziali analogie con quella del contrabbando generico, il quadro in cui essa si inserisce muta sostanzialmente ed assume un'impostazione ben diversa; poiché, in ragione della rilevanza e dell'importanza che proprio la fattispecie del traffico illecito di stupefacenti è andata via via assumendo nel corso degli ultimi decenni nell'opinione degli Stati in seno alla Comunità internazionale, non è più possibile prescindere dal presupposto della tutela di un interesse più generale della Comunità internazionale nel suo insieme, che si va evidenziando e, quindi, di un interesse comune a tutti gli Stati che ne sono membri, alla prevenzione ed alla repressione di tale traffico illecito, **ovunque esso si svolga**. Tale diversa impostazione conduce

inevitabilmente a porre in risalto in primo luogo le ipotesi di liceità della prevenzione e della repressione del traffico illecito degli stupefacenti, anche e soprattutto allorquando esse si realizzino in alto mare; e ciò indipendentemente, poi, dalla particolare qualifica di volta in volta assunta dallo Stato o dagli Stati che tale prevenzione o repressione esplicino; a seconda, cioè, che si tratti dello Stato della bandiera della nave, dello Stato costiero spazialmente interessato o, ipotesi più nuova ma più significativa, dello Stato di destinazione del carico illecito.

Venendo, infine, alla valutazione della prassi unilaterale degli Stati marittimi in materia di prevenzione e di repressione del traffico illecito degli stupefacenti, è da rilevare innanzi tutto che, la salvaguardia di un interesse fondamentale della Comunità internazionale viene a coincidere con la protezione dell'interesse fondamentale di uno Stato determinato, che può essere lo Stato costiero o lo Stato di destinazione del carico, al rispetto delle sue leggi e dei suoi regolamenti. Il che consente allo Stato che ponga in essere le interferenze nei confronti della libertà di navigazione di navi straniere in alto mare, di utilizzare a questi fini gli istituti del **diritto di inseguimento** e della **presenza costruttiva** al limite della loro utilizzabilità e legittimamente anche al di là di tale limite di utilizzazione, nelle normali ipotesi di contrabbando. Nell'opinione delle Corti americane, i presupposti per la legittima estensione della giurisdizione degli Stati Uniti su navi private straniere in alto mare, impegnate nel traffico illecito di stupefacenti, sono costituiti infatti dal ragionevole sospetto dell'esistenza del carico a bordo e da quello della destinazione del carico stesso verso il territorio americano.

Ipotesi analoghe si sono verificate anche nell'ambito del Mare Mediterraneo. Basti pensare ad esempio, alla cattura del Cargo **Fidelio**, avvenuta in alto mare nel 1986. Unità aeronavali della Guardia di finanza e della Marina militare italiana hanno proceduto alla localizzazione ed al fermo, ad ottanta miglia dalla Sardegna ed a trenta miglia a Nord di Capo Blanc, in acque internazionali, del Cargo **Fidelio**, battente bandiera ombra, più specificamente honduregna, proveniente dal Canale di Sicilia e sospettato di trasportare un carico illecito di stupefacenti, destinato presumibilmente in parte anche al territorio italiano.

Tale cattura non ha dato luogo a proteste e la nave catturata è stata successivamente sottoposta a procedimento da parte della magistratura italiana .

Alla luce di quanto precede, è possibile affermare che, nell'ipotesi del traffico illecito degli stupefacenti, la prassi amministrativa e giurisprudenziale di alcuni Stati tradizionalmente marittimi, tra cui l'Italia e gli Stati Uniti, **sembra aver superato anche la condizione del collegamento effettivo tra nave e territorio, posta come limite al funzionamento degli istituti del diritto di inseguimento e della presenza costruttiva, nelle ipotesi di contrabbando generico.** La giurisprudenza interna di tali Stati sembra infatti considerare legittimi l'arresto e la visita di navi straniere in alto mare, in base al semplice ragionevole sospetto dell'esistenza di un carico illecito di stupefacenti a bordo e della destinazione di tale carico verso il territorio dello Stato che pone in essere tali interferenze. E sembra considerare legittima la cattura in alto mare della nave contrabbandiera e la sua traduzione in un porto dello Stato cattore, in caso di conferma dei sospetti, a seguito

dell'esercizio del diritto di visita.

## **5. La tecnica operativa adottata contro la M/N Olimpios Hermes**

L'interesse che rivestì la tecnica operativa adottata ci suggerisce di riportare, il più fedelmente possibile, il testo dell'articolo del T.Col. t.SG M. Mola, Capo Ufficio Operazioni della Legione di Napoli, che ha coadiuvato il Colonnello Francesco di Muro nella direzione delle due fasi operative eseguite dal Comandante del Centro Operativo Legionale (Magg. V. Mazzoni), dal Comandante della Stazione Navale (Ten. L. Mamone), dal Comandante della Sezione Operativa Navale (Ten. A. Epifani) e dal Comandante della Sezione Aerea (Ten. pil. A. Baldella).

*“Nel pomeriggio del 29 novembre u.s elicotteri della Sezione Aerea della Guardia di finanza di Napoli con a bordo il Comandante del Reparto, avvistavano, a 27 miglia per 210° da Punta Imperatore di Ischia la motonave **OLIMPIOS HERMES**, vecchia conoscenza dei servizi di vigilanza e già adusa da lungo tempo a siffatto genere di crociere, attorniata da un “branco” di una ventina di motoscafi “luciani” e “sangiovesi” intenti a ricevere in trasbordo i cartoni di bionde, accatastati in coperta.*

*Gli elicotteri iniziavano subito il tallonamento di uno di tali mezzi che, visibilmente carico, con tre persone a bordo, faceva rotta verso la terraferma e lo passavano in consegna a due unità navali, G. 47 Ignesti e V. 1361, pronte ad intervenire a ricezione di ordine via radio, operanti agli ordini del Comandante della Sezione Operativa Navale di Napoli. Aveva quindi luogo un movimentato carosello*

*poiché il motoscafo, NA-1017/D per la cronaca, cercava scampo nel gruppo di natanti complici i quali, secondo un vecchio costume, ponevano in essere una serie di manovre di ostacolo fatte di spericolate e repentine accostate, passaggi di prua ai natanti inseguitori onde ostacolarne e rallentarne la marcia, col rischio di collisione e disastrose conseguenze.*

*Alle 17,15 tuttavia le due unità militari riuscivano ad avere ragione di tale bagarre e, in acque territoriali, a miglia 10 per 220° da Punta Imperatore di Ischia, previe regolari intimazioni di alt, rimaste lettera morta, procedevano all'abbordaggio e alla cattura dello scafo, del suo carico e traevano in arresto i tre contrabbandieri per contrabbando aggravato, in quanto connesse con il reato di resistenza.*

*Immediatamente dopo la cattura del motoscafo il Comando di Legione ordinava via radio ad altri due guardacoste, il G. 24 Guglielmi e il G.31 Di Sessa, opportunamente dislocati agli ordini del Comandante della Stazione Navale, di procedere senza indugio al sequestro della M/N **OLIMPIOS HERMES**, ancorché stazionante prudentemente in acque internazionali, dato l'evidente ed attuale verificarsi dell'ipotesi di concorso del suo equipaggio nel reato di contrabbando già accertato nello Stato (art. 6 C.P.) ed il ricorrere dei presupposti per l'esercizio altrettanto attuale, di un potere coercitivo riconosciuto agli Stati rivieraschi, fatti oggetto di offese e lesioni nei loro legittimi interessi da parte di naviglio straniero, dalla Convenzione sull'alto mare di Ginevra del 1958.*



*Si tratta, in altre parole, di quello sperimentato ed incontestato istituto di diritto internazionale, con salde radici consuetudinarie, noto come “**diritto di inseguimento**”, ma di cui si è fatta, nella specie, un'applicazione nuova, decisamente coraggiosa al di fuori dei consueti modelli di esperienza ma confidando, senza il conforto di specifici precedenti giurisprudenziali, sulla retta e meditata interpretazione del Diritto internazionale comune e della Convenzione di Ginevra.*

*Nella notte del 30 novembre la motonave sotto scorta delle unità militari prendeva ormeggio nel porto di Napoli con il suo ingente carico la cui “messa a terra”, per il successivo concentramento alla locale Manifattura Tabacchi, imponeva il superamento di onerose quanto imprevedute difficoltà materiali per le pessime condizioni meteomarine che, anche in porto., imprimendo alla motonave ormeggiata violenti movimenti di rollio, rallentavano oltremodo la scarica di quella che era una vera e propria montagna di tabacchi. I militari operanti traevano in arresto, oltre all'intero equipaggio, alcuni cittadini italiani trovati a bordo, senza essere iscritti al ruolo. La presenza di questi ultimi, noti contrabbandieri e indiziati di*

*appartenere alla mafia, a bordo della **OLIMPIOS HERMES**, getta, ove appena ve ne fosse bisogno, nuova luce sulle strette connessioni fra interessi mafiosi e contrabbando di t.l.e., e sul quel progressivo inquinamento dell'ambiente contrabbandiero napoletano ad opera della delinquenza siciliana che ormai non è più un mistero, tanto da potersi affermare che una buona quota del giro finanziario del contrabbando napoletano sia in mano ai siciliani, in posizione di indiscusso predominio.*

*A bordo della motonave i finanziari reperivano, inoltre, e sequestravano numerosa e significativa documentazione rimessa al vaglio della Procura della Repubblica per il suo valore probatorio riguardo all'entità del traffico, alle modalità di svolgimento e di pagamento, all'individuazione, infine, di buona parte delle persone interessate, con tutta evidenza compartecipi del delitto di associazione a delinquere. Sulla base del rapporto rimessole, l'Autorità Giudiziaria di Napoli ha deferito i 19 responsabili a giudizio da celebrarsi col rito direttissimo''.*

## **6. La sentenza**

La convalida del sequestro dei tabacchi da parte della Procura della Repubblica di Napoli e la confisca successiva dei tabacchi., ordinata con sentenza del 17.12.1976 da parte del Tribunale di Napoli, costituiscono la riprova del fondamento giuridico dell'operazione di servizio, voluta dagli organi superiori e diligentemente eseguita dalla Legione di Napoli.

Piace, a questo punto, riportare il contenuto di una nota, con la quale

l'Avvocatura Distrettuale dello Stato, di Napoli, riferisce l'esito del procedimento penale per direttissima.

*“All'udienza del 17.12.1976 innanzi alla I<sup>a</sup> Sezione del Tribunale di Napoli si è concluso il procedimento penale per direttissima nel quale questa Avvocatura aveva proceduto a costituzione di parte civile nell'interesse dell'Amministrazione Finanziaria.*

*L'esito è stato pienamente favorevole per l'Amministrazione in quanto il Tribunale, riconosciuta la sussistenza dell'associazione contrabbandiera per gli imputati maggiori, li ha condannati, in stato di detenzione, a 3 anni di reclusione e circa 13 miliardi di multa ciascuno, condannando a pene minori altri imputati ed assolvendo dubitativamente i marinai dell'equipaggio dell'**OLIMPIOS HERMES**, con liquidazione dei diritti sui t.l.e. passati al consumo, confisca del t.l.e. sequestrato (oltre 220 tonnellate) e di un natante, spese e danni alla parte civile costituita.*

*Nel dibattito, è stata sostenuta (dall'Avvocato dello Stato incaricato e dal P.M. d'udienza) la piena legittimità della brillante operazione aereo-navale attuata dalla Guardia di Finanza, in quanto la cattura dell'**OLIMPIOS HERMES** avvenuta in alto mare, era stata preceduta, senza soluzione di continuità nell'inseguimento, dalla cattura di un motoscafo “travaillant in equipe” con la nave-madre.*

*E' stata enunciata e sostenuta, tra l'altro la teoria della “constructive presence” in Diritto internazionale, in particolare sotto la fattispecie della “extensive constructive presence” (v. Poulantzas, *The right of hot pursuit in international Law*, pagg. 71 e segg., pagg. 243 e segg.). Ovviamente il collegio di difesa degli imputati ha fondato le proprie argomentazioni sul principio della “libertà dei mari” e, quindi, sulla*

*illegittimità dell'operazione e della conseguente carenza di giurisdizione del giudice italiano nei confronti degli imputati stranieri.*

*Il tenore del dispositivo della sentenza non lascia, però, alcun dubbio sull'avvenuto accoglimento delle tesi sostenute dall'Avvocato dello Stato e dal P.M.: si ha motivo di ritenere che non vi siano precedenti specifici in giurisprudenza e che pertanto la pronuncia de qua costituisca la prima affermazione di principio in senso positivo per l'Amministrazione''.*

In particolare, il Tribunale di Napoli esordì nella sentenza affermando che la legge penale italiana obbliga tutti coloro che, cittadini o stranieri, si trovano nel territorio dello Stato e nel suo mare territoriale. Proprio la mancanza di sovranità dello Stato rivierasco sullo spazio acqueo che va al di là del mare territoriale crea il principio di libertà di tale mare, il quale - citando l'art.2 della Convenzione di Ginevra sull'Alto Mare - è aperto a tutte le Nazioni. Successivamente aggiunse però che il principio della libertà dell'alto mare non è illimitato, subendo delle regole e delle limitazioni sia in base alle consuetudini che alle Convenzioni internazionali. Il tribunale, infatti, rilevò che il già menzionato art.2 stabilisce che le libertà in esame “**si esercitano da parte di tutti gli Stati, tenendo ragionevolmente conto dell'interesse che la libertà dell'alto mare presenta per gli altri Stati**”.

La sentenza proseguì, per gli aspetti di natura internazionale che a noi interessano, affermando che la M/N “**Olimpios Hermes**” si era resa responsabile di contrabbando a danno dello Stato italiano e che la sua cattura in mare libero era stata legittimata dalla circostanza che **era**

**stato violato il fondamento del principio della libertà dei mari**  
**“avendo la nave straniera utilizzato l'alto mare allo scopo di**  
**ledere gli interessi finanziari dello Stato costiero”.**

La motivazione del Tribunale proseguì poi affermando che il secondo limite alla libera disponibilità del mare aperto era quello relativo al **diritto di inseguimento**, in base al quale lo Stato costiero può inseguire e catturare in mare libero le navi private straniere che si siano rese responsabili di infrazioni alle leggi e regolamenti nelle acque interne e nel mare territoriale.

Il Tribunale, infine, riconobbe che “la perfetta” opera di svuotamento della nave e conseguente trasbordo del carico sulla costa, organizzata da scafisti acquirenti e venditori dai loro rappresentanti, individuati in tre imputati siciliani, e dal Comandante della nave, con l'ausilio degli scafisti, rilevava chiaramente che tutte queste persone avevano unito i loro sforzi in direzione dello stesso intento, appunto, quello di far pervenire le sigarette sulla terraferma in violazione delle leggi doganali italiane.





Tutte queste condizioni permisero ai militari operanti di avvalersi, oltre che del **diritto di inseguimento**, di quell'istituto della **presenza costruttiva** che permise, legittimamente, di porre non solo in arresto coloro che avevano operato illegittimamente, ma anche di neutralizzare un sistema “elusivo” estremamente semplice - quale il rifugiarsi in acque internazionali - per operare illegittimamente, in modo fino ad allora del tutto incontrastato.

La sentenza è riportata integralmente in allegato ed essa costituì punto di riferimento per numerosissime operazioni similari che videro protagonista una generazione di Ufficiali, Sottufficiali, Appuntati e Finanziari del comparto aeronavale del Corpo che, con la loro professionalità, con il loro spirito di sacrificio, con la loro dedizione, segnarono un'epoca memorabile nella lotta alle attività illecite perpetrate dalla criminalità organizzata sul mare.



**ALLEGATO**

**SENTENZA N. 8992 DEL 17 DICEMBRE 1976  
DEPOSITATA IN CANCELLERIA L'11 GENNAIO 1977**

**REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**IL TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI  
NAPOLI SEZIONE PRIMA**

*composta dai sigg. Dott.:*

*SANGIUOLO DR. RICCARDO      Presidente*

*MORELLO DR. MICHELE          Giudice*

*GALGANO DR. VINCENZO        Giudice*

**HA PRONUNCIATO LA SEGUENTE**

**SENTENZA**

**NELLA CAUSA PENALE CONTRO**

- 1) PULOS Georgios di Dimitrios - nato Gonussis-Korinthias- il 1.6.1942-*
- 2) ZIAGOS Spilios di Athanasios - nato Kalivia Korinthias il 15.8.1938-*
- 3) TSIANOS Haralampos di Petros - nato Karditsis il 21.8.1948-*
- 4) DAMIANOS Georgios di Dimitrios - nato Politikon-Evias il*

- 10.2.1944-
- 5) *KOSTANTINIS Apostolos di Seraphin - nato Geniseas-Wsanthis il 13.5.1952-*
  - 6) *UVSTANPASIDIS Kostantinos di Agathagelds - nato N.Filadelfias-Attikis il 3.10.1953-*
  - 7) *SKILIRIOS Thomas di Andreas - nato Marantohoriu-Lefkados il 27.9.1954-*
  - 8) *KARA VOTAS Kostantinos di Jovannis - nato Kaialissu il 7.1.1940-*
  - 9) *PREKAS Nicolaos di Joannis - nato Pirams l'11.10.1947-*
  - 10) *KONSTAS Ioannis di Athanasios - nato Athinion-Attikis il 4.8.1948-*
  - 11) *ALDANA.Mario Riccardo Gomez - nato Valparaiso l'8.3.1955-*
  - 12) *SEPULVEDA Josè Manuel Donoso - nato Valparaiso il 26.1.1953-*
  - 13) *LUCCHESE Giovanni - nato a Palermo il 13.4.1924-*
  - 14) *LUCCHESE Diego di Salvatore - nato a Palermo il 29.3.1942-*
  - 15) *MANCINO Antonio di Giuseppe - nato a Palermo il 29.1.1939-*
  - 16) *BIANCHI Vincenzo di Raffaele - nato a Napoli il 15.4.1946-*
  - 17) *LEONE Luigi fu Carlo - nato a Napoli il 7.6.1939-*
  - 18) *LEONE Carlo di Luigi - nato a Napoli il 30.8.1959-*
  - 19) *GRIFSAS Stefanos di Joannis - nato Kallianou-Evias a 17.2.1959.*

#### *TUTTI PRESENTI I DETENUTI*

##### *Imputati:*

##### *Tutti:*

- a) *del delitto p. e p. dall'art. 416 I° e u.c. CP - per essersi associati tra loro al fine di commettere più reati di contrabbando, in numero superiore a dieci-*
- b) *del delitto di cui agli artt. 112 CP- 292 - 293 - 294 - 295 lett. c) e d) DPR 23.1.1973 n. 43 - per aver in concorso tra loro fatto contrabbando di kg. 27.312,200 di sigarette estere (quantitativo precisato in udienza) - che venivano a mezzo di motoscafi, scaricate dalla nave Olimpios Hermes - e trasportate nel territorio nazionale - nonché di altra tonnellata che veniva caricata sul motoscafo NA 1017/D, condotto da Bianchi Vincenzo, Leone Luigi e Leone Carlo, e per avere, in esecuzione della medesima risoluzione - tentato di far contrabbando di kg, 222.687,800 - (quantitativo precisato in udienza) - che erano destinate*

*anch'esse al consumo nel territorio nazionale, essendo tutta la mercé trasportata dalla M/N Olimpios Hermes, ed essendo il presente reato uno di quelli per i quali era costituita l'associazione di cui al capo a), ed essendo il presente reato connesso con altro reato contro la pubblica amministrazione - in quanto altri ignoti concorrenti, a bordo di altri motoscafi, commettevano atti di resistenza contro le unità della Guardia di Finanza che provvedevano al fermo del motoscafo NA 1017/D, passando di prua ai mezzi della Guardia di Finanza-*

*Il Leone Luigi, altresì:*

*art. 5 legge 13 dicembre 1966 perché, quale conduttore del motoscafo NA 1017/D -ometteva di fermarsi all'alt impostogli dal naviglio della Guardia di Finanza-*

*Acc. in Napoli il 29 novembre 1976 -*

*Con recidiva specifica reiterata per Lucchese Giovanni e Lucchese Diego - e generica per Mancino Antonio (recidive contestate in udienza)-*

*Il 7.12.1976 il Procuratore della Repubblica presentava davanti a questa sezione del Tribunale di Napoli per il giudizio direttissimo i 29 imputati elencati in epigrafe, tutti arrestati il 29.11.1976, per rispondere dei reati di associazione per delinquere, contrabbando consumato di kg. 28.312,200 e tentato di kg. 222.687,800 di sigarette estere aggravato dall'associazione e dalla connessione col delitto di resistenza commesso da ignoti ed il 17- imputato anche per non essersi fermato all'alt intimatogli dalla Guardia di Finanza mentre egli era alla guida di un motoscafo. L'accusa trae fondamento da un'operazione eseguita dalla Guardia di Finanza di Napoli con mezzi aerei e navali agli ordini del Comandante della stazione navale, ten. Luigi Marnane. Dal rapporto, dalle relazioni di servizio e dalle dichiarazioni rese dai militari che vi parteciparono, risulta che l'operazione predetta si svolse nel seguente modo. La Guardia di Finanza, avuta notizia che al largo delle coste napoletane (in mare libero) alcune navi straniere scaricavano sigarette estere su motoscafi che le trasportavano clandestinamente sulla terraferma, la mattina del 29.11.1976 decise di intervenire per stroncare l'illecita attività, predisponendo uomini e mezzi in modo tale che fosse garantito l'esito dell'operazione in conformità delle leggi, convenzioni e consuetudini internazionali. All'uopo furono utilizzati il guardacoste "G 24 Guglielmi" al comando del mar. Porta e con a bordo, il Ten. Mamone, il guardacoste "G 31 Di*

*Sessa", al comando del mar. Caverò, il guardacoste "G.47 Ignesti" al comando del mar. Gallo con a bordo il ten. Epifani, il guardacoste "G. 47 Preite" al comando del mar. Garofalo e la vedetta "V. 1351" al comando del brig. Costa.*

*I primi due guardacoste furono destinati all'eventuale intervento sulla nave straniera e pertanto presero il largo verso le ore 12 del 29.11, appostandosi a sud di Ventotene, mentre le altre unità navali furono destinate al tallonamento e cattura dei motoscafi. L'intervento sarebbe dovuto scattare quando gli elicotteri militari (l'AB/47-G26MM-80126 pilotato dal ten. Baldella e l'AB/47~Y-MM~80172 pilotato dal mar. D'Angelo) avrebbero segnalato che uno dei motoscafi operanti in "equipe" con la nave si fosse diretto nelle acque territoriali.*

*Alle ore 14,25 i due elicotteri decollarono dall'aeroporto di Capodichino (relazione del ten. Baldella). Alle ore 15,18, a 15 miglia da punta Imperatore di Ischia, gli elicotteri sorvolarono 12 motoscafi, riconosciuti per quelli che abitualmente sono adibiti al trasporto delle sigarette di contrabbando. Alle ore 15,25 furono avvistate le sagome di due navi, sottobordo di una delle quali si trovavano circa altri 20 motoscafi, ed alle ore 15,33 venne raggiunta e sorvolata detta nave, la "Olimpios Hermes" (battente bandiera greca), localizzata a 27 miglia nautiche per 220° da punta Imperatore di Ischia (cioè in mare libero) e ne fu immediatamente segnalata la posizione alle unità navali. I piloti degli elicotteri rilevarono che, dei numerosi motoscafi che si trovavano sottobordo, di tale nave, alcuni erano già carichi ed altri in procinto di caricare scatoloni di sigarette, in prevalenza "Marlboro" e "Muratti" che venivano prelevati dalla coperta della nave, completamente occupata da tali scatoloni. Risulta dalla stessa relazione di servizio che ad un certo momento uno dei motoscafi completata l'operazione di carico, si allontanava dalla nave, mentre i tre occupanti (uno dei quali di circa 16 anni) coprivano il carico con un telone blu. Detto motoscafo avente i numeri di individuazione coperti con nastro adesivo, che tuttavia lasciava scoperta, la sigla "NA" e l'ultima lettera "D" e che lungo la fiancata destra sotto il bordino risultava mancante della vernice blu, mostrando il legno nudo, veniva preso sotto controllo dall'elicottero ed inseguito, ed alle ore 15,50, sopraggiunti sul posto i guardacoste "Di Sessa" e "Guglielmi", affidato dall'elicottero all'inseguimento del guardacoste "Di Sessa", mentre dall'elicottero si poteva notare che l'equipaggio della nave si affrettava a coprire con dei teloni gli scatoloni di sigarette e la nave iniziava a spostarsi lentamente.*

*A sua volta il comandante del guardacoste "Di Sessa" precisava nella sua relazione che, avvistato l'elicottero che sorvolava il motoscafo a bassa*

quota, si avvicinò intimando l'alt al conducente del motoscafo, che invece di fermarsi iniziò numerose evoluzioni nelle immediate vicinanze di altri motoscafi, alcuni dei quali con spericolate manovre ostacolarono l'unità militare per il pericolo di collisioni, tanto che a scopo intimidatorio i militari dovettero esplodere 15 colpi di MAB. Alle ore 16,30, sopraggiunti il guardacoste "Ignesti" e la vedetta "V. 1351", ne continuarono l'inseguimento.

I comandanti di queste ultime unità navali al proposito riferivano che il motoscafo inseguito, dopo numerose evoluzioni con inversioni di rotta tra la nave straniera menzionata e le prossimità del mare territoriale, nel corso delle quali gli occupanti lanciarono in mare numerosi scatoloni di sigarette, alle ore 17,20, dopo l'esplosione di 70 colpi di MAB, prima in aria e poi negli organi propulsori, venne definitivamente fermato e catturato a 10 miglia per 220° da punta Imperatore di Ischia, cioè nel mare territoriale. I tre occupanti del motoscafo (la cui sigla, coperta, era NA 1017/ D e risultava di proprietà di Bollino Maria Neve), e cioè il conducente Leone Luigi, Bianchi Vincenzo e Leone Carlo (di anni 16, figlio del primo) vennero subito arrestati ed il carico di sigarette (kg, 155) sequestrato, mentre il guardacoste "Preite" riusciva a recuperare soltanto kg, 290 delle sigarette lanciate in mare dal motoscafo durante l'inseguimento.

Il comandante del guardacoste "Guglielmi" riferiva che alle ore 17,25, ricevuta la comunicazione dal guardacoste "Ignesti" che il motoscafo fuggiasco era stato catturato nelle acque territoriali, il ten. Mamone intimò l'alt alla nave "Olimpios Hermes" con mezzi ottici e acustici (bandiera internazionale con lettera "L", segnalazione della stessa lettera a mezzo alfabeto Morse con fanale di testa d'albero, sirena, invito a voce) e, poiché la nave continuava a navigare lentamente verso sud-sud ovest, venne affiancata sul lato sinistro dal guardacoste "Guglielmi" e sul lato destro dal guardacoste "Di Sessa", abbordata dai militari delle due predette unità navali e scortata nel porto di Napoli, dove veniva assoggettata al sequestro e gli occupanti arrestati (tredici membri dell'equipaggio, undici dei quali di nazionalità greca e due cileni, nonché tre estranei all'equipaggio, e cioè i cittadini italiani Lucchese Giovanni, Lucchese Diego e Mancino Antonio, tutti di Palermo).

Il ten. Mamone, ricapitolando tutta l'operazione come sopra esposta, precisava di aver trascurato l'altra nave (La "Olimpios Zeus") che al loro sopraggiungere si trovava a circa due miglia dalla "Olimpios Hermes", anch'essa in lenta navigazione, perché nei suoi pressi, non era stato notato né vi era alcun motoscafo e di non aver fermato in mare libero i motoscafi dei presunti contrabbandieri perché, essendo

*tutti privi delle sigle di identificazione o con le sigle coperte, non era certo della loro nazionalità italiana.*

*A bordo nella nave Olimpios Hermes, parte in coperta e parte nelle stive, venivano sequestrati kg. 222.242,800 di sigarette estere, contenute in scatoloni da kg. 10 ciascuno. Venivano anche sequestrati il giornale di navigazione, compilato soltanto fino al 16.11.1976, dal quale risulta che la nave era salpata da Anversa (Belgio) l'11.11.1976 ed era diretta a Spalato (Jugoslavia); il giornale radiotelefonico, compilato anch'esso fino al 16.11.1976; il manifesto di carico relativo a 25.000 scatoloni di sigarette, del peso lordo di kg. 396.251; un documento comprovante l'imbarco, ad Anversa delle predette sigarette per conto della ditta "Van Bree"; un foglio riprodotto il piano di carico dei cartoni a bordo, con l'indicazione delle varie qualità di sigarette e della loro dislocazione a bordo; 92 banconote italiane da lire mille recanti un numero sovrascritto e talune anche un nome italiano di persona, trovanti tutte riscontro in un elenco compilato su alcuni fogli di quaderno; nonché altri documenti irrilevanti*

*Il comandante della predetta nave, Pulos Georgios, che al P.M. si era rifiutato di rendere dichiarazioni, in dibattimento dichiarava di aver caricato sulla nave ad Anversa per conto della ditta "Van Bree" 25.000 scatoloni di sigarette da consegnare a Spalato ad un destinatario sconosciuto, essendo le polizze di carico al portatore. Il 19.11.1976, quando aveva oltrepassato da un giorno Gibilterra, aveva ricevuto la comunicazione (telefonica) dalla predetta ditta di trasferire 6.000 scatoloni sulla "Olimpios Zeus" che si trovava a 29 miglia per 210° da Ischia, e, poiché egli riceveva istruzioni solo dalla menzionata ditta (e non già dall'armatore, tale Panadopoulos), dirottò verso Ischia, al largo della quale isola giunse dopo 6 giorni di navigazione (alle ore 14,30 del 25.11) trovandosi ad attenderlo la "Olimpios Zeus". Le cattive condizioni del mare ritardarono il trasbordo delle sigarette predette fino al 28.11, giorno in cui ne trasferirono 2.000 scatoloni, mentre il successivo 29.11 l'arrivo di due elicotteri (dei quali però egli non aveva compreso l'appartenenza) indusse l'altra nave a troncare l'operazione e ad allontanarsi quando avevano scaricato appena 730 scatoloni. Aggiungeva ancora che in un raggio di 2 o 3 miglia dalle due navi vi erano una ventina di motoscafi uno dei quali all'arrivo degli elicotteri si fermò sottobordo della sua nave perché in avaria, ma fu subito avvicinato da altri due motoscafi che in pochi minuti lo ripararono e tutti e tre si diressero verso gli altri motoscafi dopo aver fatto qualche evoluzione intorno alla sua nave. Verso le ore 16,30-17 sopraggiunsero le unità navali della Guardia di Finanza, che tuttavia non si interessarono alla sua nave*

*(la quale aveva iniziato ad allontanarsi dal posto lentamente), occupandosi invece solo dei motoscafi, ma verso le ore 17,45 la sua nave veniva affiancata da due motovedette, e, mentre da quella di sinistra un ufficiale, che sembrava il comandante, chiedeva a voce di salire a bordo, da quella sulla destra i militari con mitra e pistole in pugno eseguirono l'abbordaggio senza che fosse stata effettuata alcuna segnalazione di alt e senza dare alcuna spiegazione.*

*Negava di aver scaricato scatoloni di sigarette su alcun motoscafo. Spiegava che i tre italiani trovati a bordo della sua nave vi erano saliti il pomeriggio del 28.11 e gli avevano chiesto se potevano andare con la sua nave in un luogo della Sicilia, che gli avrebbero poi indicato, per scaricarvi parte del carico che essi avevano intenzione di acquistare. Non potendo egli prendere decisioni al riguardo, spettanti invece ai venditori di Anversa, né potendo altresì mettersi immediatamente in comunicazione con costoro, essendo domenica, propose ai tre siciliani di fermarsi a bordo fino al giorno successivo. Essi accettarono, ma l'indomani non riuscì a mettersi in comunicazione con qualcuno della società con poteri sufficienti al riguardo, finché sopraggiunse la Guardia di Finanza. Aggiungeva che i tre siciliani non gli avevano detto quante sigarette volessero acquistare, né di che tipo le volessero, né quanto volessero pagarle.*

*In merito al registro contenente l'elenco dei numeri di serie delle banconote da Lire 1000 sequestrato dichiarava che non apparteneva alla sua nave, avendolo dimenticato sulla "Olimpios Hermes" il comandante della "Olimpios Zeus" nella fretta di staccarsi dalla sua nave all'arrivo degli elicotteri.*

*Riconosceva la sua nave particolarmente nella fotografia n. 3 scattata dagli elicotteri ed allegata agli atti*

*Gli altri imputati membri dell'equipaggio risultavano sostanzialmente concordi nell'affermare di essersi limitati a svolgere le loro mansioni di marinai, nulla sapendo delle operazioni relative alle sigarette trasportate,*

*I tre italiani sorpresi a bordo della "Olimpios Hermes" (i due fratelli Lucchese ed il Mancino) al P.M. concordemente dichiaravano di aver conosciuto in un "night club" di Anversa (dove si erano recati per un viaggio di piacere) il comandante della predetta nave, ricevendo l'invito, da loro accettato, di imbarcarsi gratuitamente sulla nave come passeggeri, ignorando però la precisa destinazione (Jugoslavia o Grecia). Aggiungevano che durante il viaggio parte delle sigarette era finita in mare nel corso di una tempesta ed altra parte trasbordata su altra*

*nave, e che si trovavano nel golfo di Napoli probabilmente per un'avaria.*

*In dibattimento, invece, non confermavano queste dichiarazioni, affermando concordemente che, avendo saputo a Palermo che al largo di Napoli vi erano navi cariche di sigarette, erano venuti a Napoli ed il pomeriggio del 28.11 si erano fatti accompagnare da un motoscafo sulla "Olimpios Hermes" (nave scelta per caso tra quelle che stazionavano al largo delle coste napoletane) allo scopo di acquistare un quantitativo di sigarette da rivendere a Palermo. Ripetevano quanto dichiarato dal comandante Pulos in merito al loro pernottamento a bordo in attesa della comunicazione telefonica con Anversa. Aggiungevano che ad una certa ora del giorno successivo udirono delle persone gridare "ferma, ferma" e subito salirono a bordo degli uomini in abiti borghesi con le armi spianate ed avendoli essi ritenuti dei rapinatori, ignorando che si trattava di militari della Guardia di Finanza, impauriti si erano rinchiusi in cabina.*

*Ammettevano di non aver denaro con loro per l'acquisto delle sigarette, né di essere titolari di conto corrente bancario, affermando che avevano solo intenzione di contrattare.*

*Giustificavano la modifica delle loro dichiarazioni spiegando che si erano indotti a rendere quelle menzogne al P.M. perché Lucchese Diego un anno prima era stato diffidato dal Questore di Napoli a non ritornare in questa città per tre anni. Leone Luigi, conducente del motoscafo catturato, dichiarava di aver acquistato le sigarette a Napoli da tale Micos, rappresentante degli importatori, ricevendo un buono per un ritiro delle stesse sulla nave. In dibattimento precisava di non aver acquistato in proprio le sigarette, essendo stato soltanto incaricato per il trasporto a terra dal Micos, con la prospettiva di ricevere Lire 400.000 (da dividere in tre) per l'espletamento dell'incarico. Escludeva di aver prelevato le sigarette dalla "Olimpios Hermes", affermando di aver caricato scatoloni da altra nave che stazionava al largo e, terminato il carico, si era trovato di fronte le vedette della Guardia di Finanza, per cui, per evitare di essere acciuffato, si era immesso nel gruppo dei motoscafi che erano fermi nelle vicinanze di altra nave. Successivamente si era diretto verso Napoli, lanciando in mare alcuni scatoloni per aumentare la velocità, ma ad un certo punto era stato costretto da un'avaria a fermarsi, venendo catturato dai militari della Guardia di Finanza che lo inseguivano, i quali in sua presenza accertarono anche il punto in cui la cattura era avvenuta. Si assumeva da solo le responsabilità per non essersi fermato all'alt intimatogli dagli inseguitori.*

*Bianchi Vincenzo dichiarava di essere stato invitato dal Leone ad andare a caricare delle sigarette col motoscafo su una nave al largo. Terminata l'operazione di carico furono inseguiti dalla Guardia di Finanza ed il Leone si immise nel gruppo di motoscafi che ancora erano nei pressi della nave da cui avevano caricato le sigarette; poi si diresse verso terra, non fermandosi all'alt intimatogli, finché il motoscafo fu costretto a fermarsi perché colpito nei motori dalle pallottole degli inseguitori, venendo catturati Leone Carlo dichiarava di essere sicuro che le sigarette furono caricate sul motoscafo prelevandole dalla "Olimpios Hermes" e, subito dopo averle caricate, quando erano ancora ad un centinaio di metri dalla nave, avevano ricevuto l'alt dalla Guardia di Finanza, ma il motoscafo era fuggito venendo catturato dopo più di mezz'ora di inseguimento.*

*Precisava di essersi recato sul motoscafo al solo scopo di fare una passeggiata col padre e stare in sua compagnia.*

*Negli atti preliminari al dibattimento veniva dichiarata inammissibile la costituzione di parte civile della Federazione Nazionale dei Tabaccai e veniva ammessa quella dell'Amministrazione Finanziaria dello Stato, rappresentato dall'Avvocatura dello Stato.*

*Il tribunale osserva che si è raggiunta la prova che i fatti si svolsero nel seguente modo.*

*L'11.11.1976 la nave "Olimpios Hermes", di bandiera greca, al comando del cap. Pulos Georgios, salpò dal porto di Anversa con 25.000 scatoloni di sigarette del peso lordo di kg. 396.251 (manifesto di carico sequestrato e certificazione delle Autorità doganali di Anversa esibita dalla difesa), al quale corrisponde il peso netto di sigarette di kg. 250.000, essendo noto, oltre a risultare dal rapporto, che ogni scatolone contiene kg. 10 di sigarette (la differenza di peso riguarda i cartoni d'imballaggio, le scatole delle "stecche", i pacchetti, ecc).*

*La navigazione fu regolare fino allo stretto di Gibilterra, superato il quale la nave dal 16.11 non effettuò più alcuna annotazione né nel giornale di navigazione né nel giornale radiotelefonico (risulta dai due registri sequestrati), venendo sorpresa nel pomeriggio del 29.11.1976 al largo dell'isola d'Ischia a miglia 27 per 220° da punta Imperatore, (fatto pacifico in atti), cioè in mare libero, attorniata da circa 20 motoscafi, mentre altri 12 motoscafi si trovavano più lontano e più vicino alla terra/erma, da cui distavano circa 15 miglia (rapporto di servizio del ten. Baldella). Che i predetti 20 motoscafi attorniassero la "Olimpios Hermes" (non già la "Olimpios Zeus", estranea ai fatti in oggetto), risulta dalle relazioni di servizio dei militari partecipanti all'operazione; dalle fotografie scattate dagli elicotteri (una delle quali riconosciuta perfettamente dallo stesso cap.*

*Pulos); dalle dichiarazioni di Leone Carlo, che affermava di aver caricato le sigarette col padre ed il Bianchi dalla "Olimpios Hermes" e di essere sicuro di ciò e che in una fase dell'inseguimento del loro motoscafo da parte della Guardia di Finanza essi si erano introdotti tra tutti gli altri motoscafi che si trovavano proprio nei pressi di quella nave; dalle dichiarazioni di Bianchi Vincenzo, che affermava che il motoscafo su cui si trovava durante l'inseguimento ad un certo momento si immise tra gli altri motoscafi che erano intorno alla nave da cui avevano prelevato le sigarette.*

*Deve ritenersi anche provato che uno dei suddetti motoscafi, e precisamente quello dei Leone e del Bianchi, caricò, prelevandoli dalla "Olimpios Hermes", 80 scatoloni di sigarette (ne doveva caricare 100, come si vedrà in seguito, ma evidentemente l'arrivo della Guardia di Finanza non fece completare l'operazione).*

*Questa operazione di carico è ammessa dagli stessi occupanti il motoscafo (ed in parte le sigarette furono anche sequestrate, come si vedrà).*

*Il fatto, invece, che fu proprio dalla "Olimpios Hermes" che furono prelevate le sigarette risulta, oltre che dalle dichiarazioni e relazioni di servizio dei verbalizzanti, anche dalle dichiarazioni di Leone Carlo e Bianchi Vincenzo, poco prima riportate. Del resto, che tutti i motoscafi avessero caricato o dovessero caricare le sigarette dalla predetta nave (non già dalla "Olimpios Zeus") risulta chiaro sia dal fatto che la "Olimpios Zeus" appariva completamente vuota, avendo il bagnasciuga completamente emerso, come dichiarava il ten. Mamone, tanto che fu subito trascurata dai militari operanti sia per tale considerazione sia perché tutti i motoscafi si disinteressavano di essa, sia dal fatto che a bordo della "Olimpios Hermes" furono trovati i documenti di riscontro che legittimavano la consegna delle sigarette ai motoscafi e di cui si parlerà in seguito.*

*Ne vale al riguardo la superficiale giustificazione del cap. Pulos, secondo cui quei documenti furono dimenticati sulla sua nave dal comandante dell'altra nave nella fretta di staccarsi all'arrivo della Guardia di Finanza. Ciò innanzitutto perché non si comprende per quale motivo il comandante dell'altra nave doveva portare sulla "Olimpios Hermes" documenti della sua nave, che non interessavano l'altra nave; poi perché, apparendo, la "Olimpios Zeus" completamente vuota, non si vede come avrebbe potuto consegnare tutte quelle tonnellate di sigarette che ancora restavano da consegnare in esecuzione dei quei documenti.*

*In conseguenza di quanto detto, deve ritenersi che fu la "Olimpios Hermes" a consegnare al motoscafo del Leone kg. 800 di sigarette ed agli altri motoscafi kg. 26.957 (cioè la differenza tra il carico della*

nave -Kg. 250.000- e la somma della quantità di sigarette sequestrate sulla nave -Kg. 222.242,800- più quella consegnata al Leone: 222.242,800 più 800 uguale 223.042,800; 250.000 meno 223.042,800 uguale 26.957,200).

Non può, infatti, consentirsi con quanto dichiarato dal cap. Pulos, e cioè che egli trasbordò sulla "Olimpios Zeus" 2730 scatoloni (pari a kg. 27.30 di sigarette). Innanzitutto non è risultato vero quanto dichiarato dal cap. Pulos, e cioè che l'operazione di trasbordo fu interrotta dall'arrivo degli elicotteri, essendo invece emerso (relazione del ten. Baldella) che all'arrivo dei predetti elicotteri la "Olimpios Zeus" era lontana dall'altra nave. Inoltre, è fuor di logica ritenere che in un giorno e mezzo, e dopo aver atteso inermi numerosi giorni che la furia del mare cessasse, come dichiarava lo stesso cap. Pulos, l'equipaggio (che peraltro si sarebbe avvalso in tale operazione della gru) abbia trasbordato sull'altra nave solo 2730 scatoloni, dei 6000 che avrebbe dovuto trasbordare. Essendo, infatti, noti i costi di navigazione di una nave (e nella specie erano impegnate due navi, stando alla versione dell'imputato) e considerando che (stando sempre alla versione dell'imputato) la sua nave doveva poi proseguire per la Jugoslavia, è facile ritenere che nessun comandante di nave, dopo aver atteso alcuni giorni all'ancora al largo a causa del mare in tempesta, ritornata la calma, impieghi tanto tempo per eseguire quella semplice operazione di trasbordo con i potenti mezzi a disposizione delle navi.

Vero è, invece, che i predetti kg. 26.957 non furono trasbordati sull'altra nave, bensì sui motoscafi che li trasportavano sulla terraferma.

La menzogna al riguardo del cap. Pulos risulta convalidata anche dalle contraddizioni in cui sullo stesso punto incorrevano i tre siciliani che si trovavano in sua compagnia, quando dichiaravano che il carico di sigarette mancante a bordo in parte era stato trasbordato su altra nave ed in parte era caduto in mare nel corso della navigazione durante una tempesta (fatto quest'ultimo, non solo non confermato dal cap. Pulos, ma anche ritrattato dai predetti imputati quando successivamente dichiaravano di non essere partiti con la nave da Aversa, ma di esservi saliti a bordo il 28.11 al largo di Ischia). Il fatto che essi fin dal primo momento cercavano di giustificare la mancanza da bordo di tale quantitativo di sigarette sta a dimostrare proprio l'illecita utilizzazione di tale carico.

Del resto la menzogna risulta evidente anche dalla seguente considerazione, conseguente, ad un verosimile errore in cui sembra incorso l'imputato Pulos nel predisporla: essendo egli venuto a conoscenza che erano stati sequestrati complessivi kg. 222.687.800 di

*sigarette (kg. 222.242,800 sulla nave e kg, 445 al motoscafo del Leone) e sapendo che sulla nave ne erano stati caricati kg. 250.000, compiuta la sottrazione ebbe il risultato di kg. 27.312,200 (pari a 2730 scatoloni), per cui dichiarò che l'operazione di trasbordo sull'altra nave fu cessata all'arrivo degli elicotteri quando erano stati scaricati complessivamente 2730 scatoloni di sigarette.*

*Ma poiché le sigarette scaricate sul motoscafo del Leone non furono kg. 445 (quanto ne furono sequestrate), bensì 800 (come dichiarava il Leone stesso e come si vedrà in seguito), la differenza di sigarette mancanti a bordo era di kg. 26.957,200 (pari a 2700 scatoloni, non già 2730), per cui deve ritenersi che se avesse fatto bene i conti non sarebbe incorso nell'errore, rendendo meno palese la menzogna.*

*E' poi pacifico in atti (collimando le dichiarazioni dei verbalizzanti con quelle dei Leone e del Bianchi) che il motoscafo di quest'ultimi, dopo aver prelevato le sigarette di cui si è detto, si dette alla fuga nonostante l'intimazione di alt dei militari operanti, venendo subito ed ininterrottamente inseguito prima dagli elicotteri e poi dai guardacoste e vedetta della Guardia di Finanza, dirigendosi inizialmente verso la costa, quindi ritornando fra gli altri motoscafi che si trovavano ancora nei pressi della nave, i quali con spericolate manovre con pericolo di collisione ostacolarono i mezzi inseguitori, e ritornando infine verso la costa venendo catturato nelle acque territoriali (a miglia 10 per 220° da punta Imperatore di Ischia) a seguito dell'esplosione di 70 colpi di MAB, alcuni dei quali danneggiarono gli organi propulsori dei due motori del motoscafo (di 350 C.V. ciascuno).*

*Dopo di ciò, avendo dette unità navali segnalato la cattura del motoscafo in acque territoriali ai guardacoste "Guglielmi" e "Di Sessa", che stazionavano al largo nei pressi della "Olimpios Hermes", e avendo invano costoro intimato l'alt alla nave che si allontanava lentamente verso sud- sud ovest, con tutte le segnalazioni ottiche ed acustiche di cui si è fatto cenno in principio (e perfino a voce, come confermarono gli stessi imputati italiani che si trovavano a bordo della nave), fu eseguito l'abbordaggio a miglia 28 per 220° da punta Imperatore (cioè in mare libero), sequestrato il residuo carico di sigarette ed arrestati gli occupanti della nave.*

*Il cap. Pulos negava che gli fosse stato intimato l'alt prima dell'abbordaggio contraddicendo i verbalizzanti. Si è già dimostrato, però, che questo imputato è stato prodigo di menzogne, per cui non si vede come su tale punto possa essere data prevalenza alla sua parola, piuttosto che a quella dei militari della Guardia di Finanza i quali peraltro, avendo curato in tutti i modi la perfetta riuscita*

*dell'operazione, come si è visto, non si vede perché avrebbero dovuto trascurare un particolare così futile e semplice.*

*E' risultato ancora provato che le sigarette, di cui la "Olimpios Hermes" era carica e che in parte aveva già consegnato ed in parte stava per consegnare, rimanendosene al largo (in mare libero), ai motoscafi incaricati del trasporto sulla terraferma, erano già stati in precedenza vendute a Napoli da un'organizzazione allo stato sconosciuta. Ciò risulta sia dalle già esaminate dichiarazioni di Leone Luigi, sia dalla documentazione sequestrata, in particolare dalle banconote da lire mille e dal corrispondente elenco in cui erano registrate le predette banconote con numero indicante la quantità degli scatoloni da consegnare al porgitore della banconota. Il meccanismo dell'acquisto e consegna delle sigarette, infatti, era nello stesso tempo ingegnoso e semplice: la persona acquistava a Napoli presso lo sconosciuto venditore le sigarette, pagandone il prezzo e ricevendo come "buono" per il ritto della quantità acquistata (ritiro da effettuarsi presso la nave al largo) una banconota da lire mille, su un bordo della quale veniva anche scritto un numero, indicante la quantità degli scatoloni da ricevere, e spesso anche un nome di persona (evidentemente del c.d. "scafista" cioè della persona che si recava presso la nave con il motoscafo). Questa persona si recava con il motoscafo presso la nave al largo e consegnava la banconota agli addetti che si trovavano a bordo. Costoro controllavano sul loro elenco il numero di serie della banconota con il corrispondente numero indicante la quantità degli scatoloni da consegnare, ritiravano la banconota e consegnavano le sigarette. Nessun dubbio, poi, che i menzionati "addetti" siano da individuarsi nei tre siciliani, Lucchese Giovanni e Diego e Mancino Antonio. Invero, la loro presenza sulla nave non può innanzitutto razionalmente giustificarsi con quanto dichiarato al P.M. dai predetti imputati (incontro in un night club di Anversa con il cap. Pulos ed invito di costui subito accettato, a fare gratuitamente una crociera senza nemmeno conoscere la destinazione precisa della nave). Balza subito evidente, infatti, l'assurdità di un comandante di nave "contrabbandiera" che ospita a bordo degli sconosciuti, peraltro gratuitamente ! Se ne rendevano conto gli stessi imputati, i quali in dibattimento ritrattavano queste dichiarazioni.*

*E già la ritrattazione, e l'inconsistenza della giustificazione della ritrattazione (uno di loro era stato diffidato in precedenza dal Questore a non far ritorno a Napoli per tre anni - ma essi non si trovavano a Napoli, bensì su nave straniera in mare libero!-), nonché l'assurdità del secondo racconto sono sintomi rivelatori della illiceità della loro condotta.*

*E' egualmente fuori di ogni logica, infatti, sostenere (come hanno sostenuto sia i tre predetti imputati che il cap. Pulos) che essi avevano appreso a Palermo dell'esistenza nel golfo di Napoli di alcune navi contrabbandiere e si erano quindi indotti a venire a Napoli ed a recarsi a bordo di una delle navi stazionanti al largo, scelta a caso, per acquistare, un quantitativo di sigarette di contrabbando da far trasportare dalla stessa nave in Sicilia, senza sapere né specificare al comandante quante sigarette volessero acquistare e senza avere denaro con loro per acquistarle; così come fuor di logica sarebbe stato il comportamento del comandante della nave il quale, conoscendo la destinazione delle sigarette (a suo dire, Spalato), avrebbe tuttavia aderito a tale richiesta cercando di mettersi in contatto, senza riuscirvi fino al pomeriggio del giorno successivo, con la ditta speditrice di Anversa.*

*E' del tutto ovvio, invece, che una nave "contrabbandiera" con sì imponente carico di sigarette (del valore commerciale di alcuni miliardi di lire!), non si muove con improvvisazione senza sapere prima a chi precisamente deve smistare l'intero carico, agendo viceversa come se fosse venditore "ambulante". D'altronde, e lo si è già dimostrato, l'intero carico era già stato venduto e destinato ai vari acquirenti napoletani che si recavano a ritirarlo a bordo con quei singolari buoni di consegna. Pertanto, la presenza a bordo della nave dei suddetti siciliani non può essere giustificata se non con la considerazione che essi erano le persone che dovevano curare lo smistamento dei vari quantitativi di sigarette agli "scafisti" che andavano a ritirarle per conto degli acquirenti, come può desumersi anche dal fatto che, essendo i tre predetti imputati i soli cittadini italiani a bordo della nave, ed essendo essi certamente saliti a bordo nel golfo di Napoli (non già ad Anversa), essi evidentemente avevano portato sulla nave il citato elenco dei consegnatari della merce e solo essi potevano curarne l'esecuzione, anche a causa della compilazione in lingua italiana. Non è infine senza significato la circostanza, già in precedenza accennata, del tentativo fatto da questi imputati di far credere che una certa quantità di sigarette mancante a bordo era caduta in mare durante una tempesta nel corso della navigazione da Anversa. Si è fin qui dimostrato, dunque, che l'ignoto venditore, gli ignoti acquirenti, il comandante della nave ed i tre siciliani (i due Lucchese ed il Mancino) si associarono per introdurre nei territorio dello Stato italiano (cioè, a Napoli) Kg. 250.000 di sigarette, in violazione delle leggi doganali italiane, riuscendo nell'intento per Kg. 27.757,200 (di cui 800 col motoscafo del Leone e 26.957,200 con gli altri motoscafi) e non riuscendovi a causa dell'intervento della Guardia di Finanza, che*

*impedì la prosecuzione dell'illecita operazione di sbarco, per i residui Kg. 222.242,800. Che la fattispecie associativa esista è fuor di dubbio, se si pensa che per organizzare ed eseguire il contrabbando di sì imponente carico di sigarette, anzi tutte le ipotesi di contrabbando relative al carico della nave (infatti, come si è visto, non vi fu un solo acquirente, di tutto il carico, ma numerosi acquirenti, che acquistavano a terra da persone rimaste sconosciute e poi mandavano a ritirare sulla nave la quantità da ciascuno acquistata), furono necessarie le attività coordinate di numerose persone, alcune, come si è dimostrato, individuate ed altre in corso di individuazione in separato procedimento al vaglio della Procura della Repubblica (e cioè, appunto, venditore, acquirenti, responsabile del trasporto con nave, incaricati degli acquirenti e venditori sulla nave, ecc).*

*Da tale, associazione, tuttavia, devono ritenersi esclusi gli "scafisti" imputati (in definitiva Leone Luigi e Bianchi Vincenzo, essendo del tutto diversa la posizione del giovane Leone Carlo, come si vedrà), in quanto è stato provato che essi si limitarono ad andare a ritirare per conto di persona rimasta sconosciuta Kg. 800 di sigarette, ricevendo un compenso di L. 400,000 complessive per tale operazione. Ciò risulta sia dalle loro dichiarazioni, sia dagli accertamenti dei verbalizzanti, i quali riferivano al riguardo che i predetti risultano di nessuna consistenza economica e che nel mondo del contrabbando rivestono ruoli del tutto secondari. La loro responsabilità, pertanto, va limitata al contrabbando degli 800 Kg, di sigarette effettivamente compiuto, essendosi essi inseriti nella complessa operazione occasionalmente e come semplici esecutori di un unico e limitato episodio di contrabbando, risultando chiaramente estranei all'organizzazione.*

*A tal punto, essendo pacifica in atti l'operazione di polizia giudiziaria nei confronti del motoscafo catturato, avendo avuto ad oggetto un natante di nazionalità italiana, con cittadini italiani a bordo e conclusasi per giunta in acque territoriali italiane in seguito alla menzionata consumazione del reato di contrabbando di Kg. 800 di sigarette estere, non resta che esaminare la legittimità della stessa operazione, essendo contestata dalla difesa degli imputati, nei confronti della nave "Olimpios Hermes", trattandosi di nave straniera catturata in mare libero.*

*La legge penale italiana, salve le eccezioni riguardanti le c.d. immunità, obbliga tutti coloro che, cittadini o stranieri, si trovano nel territorio dello Stato (art. 3 primo comma C.P.), il quale è costituito dal territorio della Repubblica e da ogni altro luogo soggetto alla sovranità dello Stato, comprese le navi e gli aeromobili italiani ovunque si trovino e salve le eccezioni di diritto internazionale (art. 4 secondo comma C.P.). Soggetto alla sovranità dello Stato è il mare territoriale, delimitato a 12*

*miglia marine dalle coste continentali ed insulari ed a 24 per i golfi, seni e le baie (art. 2 Cod. Nav., modif. dalla L. 14.8.1974 n. 539).*

*Al di là del mare territoriale si ha il mare libero o alto mare.*

*Proprio la mancanza di sovranità degli Stati sullo spazio di mare che va al di là del mare territoriale crea il principio di libertà di tale mare, il quale, come si esprime anche l'art.2 della Convenzione di Ginevra sul mare libero del 29.4.1958, "è aperto a tutte le nazioni" nessuno Stato potendovi imporre il suo dominio ed essendone garantita ad ogni Stato l'utilizzazione (navigazione, sfruttamento delle risorse ed ogni altra libertà riconosciuta dai principi generali del diritto internazionale).*

*Discende da ciò l'ulteriore principio di diritto internazionale (sia consuetudinario che convenzionale. - art. 6 della citata Convenzione di Ginevra -), recepito anche dalle legislazioni interne (per l'Italia, artt. 4 C.P. e 4 Cod. Navig.), secondo cui la nave che naviga in mare libero è soggetta soltanto alle leggi dello Stato della bandiera, salve le, eccezioni di diritto internazionale.*

*Naturalmente il principio di libertà dell'alto mare non è illimitato, subendo delle deroghe e delle limitazioni sia in base alle consuetudini internazionali che alle convenzioni internazionali.*

*Già la sentenza del 7.9.1927 della Corte permanente di giustizia nel caso del vapore "Lotus", ad esempio, aveva avuto modo di precisare che non esiste una norma di diritto internazionale consuetudinario la quale consacri la competenza esclusiva dello Stato della bandiera in merito a determinati fatti o atti riguardanti navi private straniere in alto mare; e numerose norme interne di molti Stati ne danno conferma (ad esempio, art. 12 disp. prel. cod. nav.).*

*Inoltre, il menzionato art. 2 nella Convenzione di Ginevra stabilisce che le libertà in esame si esercitano da parte di tutti gli Stati tenendo ragionevolmente conto dell'interesse che la libertà dell'alto mare presenta per gli altri Stati. Tale precisazione di portata del tutto ovvia, non fa che recepire una consuetudine internazionale, da ritenersi esistente al riguardo, sol che si pensi che il principio della libertà dell'alto mare (com'è stato esattamente rilevato) non è nato come diritto autonomo, ma si è andato formando come libertà di fatto in conseguenza dell'affermazione del principio della sovranità degli Stati sul mare territoriale e conseguente fissazione dei limiti di detto mare.*

*Sarebbe sufficiente questo primo limite generale per risolvere positivamente il caso in esame. Premesso che la nave privata straniera "Olimpios Hermes" si rese responsabile (com'è stato dimostrato e come in seguito ancora si puntualizzerà) di contrabbando in luogo soggetto*

*alla sovranità dello Stato italiano (mediante lo "sbarco" ed il tentato sbarco di numerose tonnellate di sigarette estere), deve convenirsi che legittima fu la cattura di tale nave in mare libero, essendo venuto meno nella specie il fondamento del principio della libertà dei mari, non essendo stato ragionevolmente tenuto conto da parte della nave straniera dell'interesse che la libertà dell'alto mare presentava per lo Stato costiero, avendo la nave straniera utilizzato l'alto mare al solo scopo di ledere gli interessi finanziari dello Stato costiero, ponendosi in prossimità del limite del mare territoriale per scaricare sulla terraferma, tramite motoscafi, merce in violazione delle leggi doganali del predetto Stato.*

*Altro limite (specifico) al principio in esame è quello relativo al diritto di inseguimento, in base al quale lo Stato costiero può inseguire e catturare in mare libero le navi private straniere che si siano rese responsabili di infrazioni alle leggi e regolamenti nelle acque interne o nel mare territoriale.*

*Tale diritto deve ritenersi innanzitutto riconosciuto dalla consuetudine internazionale, come risulta sia dalle consuete applicazioni fattene nelle controversie internazionali (nelle quali i contrasti furono prevalentemente determinati dalle modalità di esercizio di tale diritto), sia delle risposte date al riguardo dagli Stati in occasione dei lavori della Conferenza di codificazione dell'Aia del 1930, i quali, rispondendo positivamente all'unanimità al questionario diramato dalla Società delle Nazioni ed accordandosi facilmente sulla formulazione dell'articolo 11 dell'appendice n. 1 al rapporto della seconda Commissione, che lo disciplinava, non fecero altro che prendere atto dell'esistenza di tale consuetudine allo scopo di fissarne le modalità, in tal modo fissandone i limiti per impedirne gli abusi.*

*Ed alle stesse conclusioni in sostanza perveniva la Convenzione di Ginevra sull'alto mare, che riproduceva nell'art. 23 i vecchi principi, estendendone la portata (relativamente alla previsione anche della zona contigua, alla possibilità di inseguimento con aeromobili, alla non necessità che il mezzo inseguitore si trovi anch'esso nel mare territoriale, alla non necessità che il mezzo che opera la cattura sia lo stesso che abbia iniziato l'inseguimento, alla previsione di imbarcazioni operanti in "equipe").*

*In definitiva può dirsi che in tema di diritto d'inseguimento l'art. 23 della Convenzione di Ginevra, pur essendo di portata più ampia della codificazione del 1930 tuttavia è di portata meno ampia della norma consuetudinaria internazionale che prevede limiti particolari, e ciò dimostra la tendenza degli Stati ad un ritorno alla concezione lata di*

*tale diritto, allo scopo di meglio tutelare gli interessi nazionali sempre più minacciati dalle agguerrite moderne organizzazioni di malfattori.*

*Il citato art. 23, infatti, stabilisce che la nave privata straniera può essere catturata in mare libero quando concorrono le seguenti condizioni:*

- 1) siano state violate le leggi e i regolamenti dello Stato costiero;*
- 2) la nave stessa, o una delle sue imbarcazioni, o un'altra imbarcazione operante in "equipe" e che si serve della nave come di nave-madre, si trovi nelle acque interne o nelle acque territoriali o nella zona contigua;*
- 3) l'inseguimento, iniziato nel mare territoriale o nella zona contigua e continuato in mare libero ad opera di altro mezzo inseguitore, non sia stato interrotto;*
- 4) siano stati dati segnali ottici o acustici di alt, in modo da essere visti o uditi;*
- 5) l'inseguimento avvenga ad opera di navi da guerra o aeromobili militari o di altre navi o aeromobili in servizio pubblico appositamente autorizzati a ciò.*

*In ordine alla prima condizione si è già in precedenza dimostrato che furono violate le leggi doganali dello Stato costiero italiano.*

*La nave straniera, appostata nelle vicinanze del limite del mare territoriale italiano, dopo che già era stato venduto a Napoli l'intero carico di sigarette estere di cui era ricolma, rifornì di tali sigarette numerosi motoscafi che provenivano dalla terraferma, dove le riportavano in violazione delle leggi doganali, finché non intervenne la Guardia di Finanza a troncargli lo "sbarco".*

*In ordine alla seconda condizione si è detto che la nave riforniva del suo carico i menzionati motoscafi, i quali, perfettamente allineati a turno ed a gruppi sottobordo della nave (come si rileva chiaramente dalle fotografie scattate dagli elicotteri), ricevevano gli scatoloni di sigarette e le trasportavano (o dovevano trasportarle) sulla terraferma agli acquirenti.*

*La nave straniera, pertanto, si poneva nei confronti di queste imbarcazioni come nave-madre, in quanto queste imbarcazioni da essa ricevevano ciò che loro interessava (le sigarette), portandolo a destinazione e quindi ritornando a rifornirsi fino al completo svuotamento della nave (si è già dimostrato che una trentina di motoscafi dovevano trasportare sulla costa Kg. 250.000 di sigarette).*

*Discende anche da ciò che queste imbarcazioni operavano in "equipe" con la nave. La perfetta opera di svuotamento della nave e*

*conseguente trasporto sulla costa, organizzata dagli sconosciuti acquirenti e venditore, dai loro rappresentanti (individuati nei tre imputati siciliani) e dal comandante della nave, con l'ausilio degli "scafisti", rivela chiaramente che tutte queste persone avevano uniti i loro sforzi in direzione dello stesso intento, appunto quello di far pervenire le sigarette sulla terraferma in violazione delle leggi doganali italiane. Il che è quanto dire che lavoravano in "equipe" ed in base alla regola in esame è come se la nave stessa si fosse portata nel territorio dello Stato a scaricare le sigarette.*

*Inoltre, è stato già dimostrato che una di tali imbarcazioni operanti in "equipe", precisamente quella pilotata da Leone Luigi, fu sorpresa (e catturata) nel mare territoriale italiano.*

*In ordine alla terza condizione si è già visto che, a conclusione dell'inseguimento del motoscafo, protrattosi anche in mare territoriale ed ivi conclusosi, fu immediatamente e senza soluzione di continuità dato luogo all'inseguimento della nave straniera ad opera di altre unità navali della Guardia di Finanza, subito conclusosi con la cattura della nave in alto mare, dove si trovava in lento movimento.*

*E' di tutta evidenza che nessuna rilevanza può avere nella specie il fatto che l'inseguimento del motoscafo iniziò in mare libero (per continuare, comunque, in mare territoriale, dove si concluse anche), in quanto, trattandosi di imbarcazione di nazionalità italiana, l'inseguimento (e l'eventuale cattura) in mare libero era del tutto legittimo.*

*Essendo, poi, l'inseguimento proseguito nel mare territoriale, fu tale circostanza che indusse esattamente gli inseguitori a far ritenere avverata la condizione in esame per far "estendere" il diritto di inseguimento alla nave straniera in mare libero. In ordine alla quarta e quinta condizione ne è stata dimostrata la piena sussistenza, essendo stati dati segnali ottici ed acustici di alt ed essendo l'inseguimento avvenuto con mezzi militari della Guardia di Finanza.*

*Se la nave, ormai, può essere definita "contrabbandiera", contrabbandiere è innanzitutto il comandante della nave Pulos Georgios e contrabbandieri, come si è visto, sono i tre siciliani i due Lucchese ed il Mancino) partecipanti alla stessa associazione contrabbandiera.*

*La fattispecie dell'associazione, tuttavia, risulta contestata sia come aggravante specifica del delitto di contrabbando, sia come ipotesi autonoma del diritto di associazione per delinquere.*

*Essendo, infatti, le persone associate superiori a tre ed essendosi associate per commettere più delitti (tanti reati di*

*contrabbando quanti erano gli acquirenti delle sigarette, ed i trasportatori delle stesse sulla terraferma), balza evidente la sussistenza del delitto di associazione per delinquere di cui all'art. 416 C.P.*

*Essendosi, poi, gli imputati predetti associati per commettere delitti di contrabbando ed essendo i delitti commessi tra quelli per cui l'associazione fu costituita, balza egualmente evidente la sussistenza della circostanza aggravante del contrabbando di cui alla lettera D dell'art. 295 della legge doganale 23.1.1973 n. 43.*

*Essendo, però, il fatto costitutivo del delitto di associazione per delinquere lo stesso di quello che integra la circostanza aggravante dell'associazione del delitto di contrabbando - che peraltro si pone come elemento "specializzante" rispetto alla fattispecie "generale" dell'associazione per delinquere - va applicata una sola disposizione di legge, e precisamente quella "specializzante" della lettera D dell'art. 295 della legge doganale, ai sensi degli artt. 15 ed 84 C.P., rimanendo così assorbito il delitto di associazione per delinquere nella circostanza aggravante menzionata del contrabbando.*

*Sussiste per tale reato anche l'aggravante contestata della connessione del delitto di contrabbando con reato contro la P.A. (nella specie, delitto di resistenza commesso da ignoti per favorire la fuga del motoscafo del Leone).*

*I verbalizzanti concordemente dichiaravano, senza trovare valide smentite, che ad un certo momento il motoscafo inseguito si inserì nel gruppo di motoscafi allo scopo evidente di chiedere "protezione", che infatti ottenne sotto forma di ostacolo frapposto dai motoscafi predetti agli inseguitori.*

*E poiché detto ostacolo consistette nel compiere spericolate manovre di intralcio, mediante attraversamenti di prua, quindi con grave rischio di collisioni, risulta chiara la minaccia (appunto di collisione) ad opera degli ignoti "scafisti" ai pubblici ufficiali della Guardia di Finanza per costringerli ad omettere l'inseguimento e favorire la fuga degli inseguiti. Trattandosi di circostanza oggettiva, essa si estende agli imputati in oggetto, Quanto a Leone Luigi e Bianchi Vincenzo, si è già dimostrato che la loro responsabilità va limitata al contrabbando di Kg. 800 di sigarette da essi effettivamente trasportate. Costoro al riguardo sono anche confessi, oltre ad essere stati sorpresi in flagranza di reato dalla Guardia di Finanza. Il loro trasporto, per conto di persona rimasta ignota, doveva essere di Kg. 1.000, mentre in realtà, come dichiarava Leone Luigi, fu limitato ad 80 scatoloni (pari a Kg. 800) per l'arrivo della Guardia di Finanza, e su tale conto l'imputato può essere pienamente*

*creduto sembrando di alcun particolare e rilevante interesse un'eventuale menzogna. Di questi 800 Kg., 155 vennero sequestrati a bordo del motoscafo al momento della cattura, 290 vennero scagliati in mare durante l'inseguimento e recuperati, dal guardacoste "Preite", mentre il residuo quantitativo scagliato in mare non venne recuperato.*

*Leone Luigi, poi, è anche reo confesso del reato di cui alla legge del 1956 per non essersi fermato all'alt intimatogli dalla Guardia di Finanza mentre era alla guida del motoscafo.*

*Essendo già stata dimostrata la loro esclusione dall'associazione contrabbandiera in quanto si limitarono ad eseguire il trasporto di quell'unico quantitativo di sigarette per conto di uno sconosciuto, commettendo quindi quell'unico reato di contrabbando, vanno assolti con formula ampia dal delitto di associazione a delinquere escludendo nei loro confronti l'aggravante dell'associazione in contrabbando.*

*Va invece ritenuta anche nei loro confronti la sussistenza dell'altra aggravante del contrabbando per gli stessi motivi esposti per gli altri imputati.*

*Dubbia appare la responsabilità penale dei membri dell'equipaggio della nave (al di fuori del comandante) e del giovane Leone Carlo.*

*Se da un lato, infatti, a carico di costoro vi è la considerazione che essi erano a conoscenza dell'operazione relativa al trasbordo delle sigarette, tanto che certamente alcuni membri dell'equipaggio vi parteciparono, dall'altro tuttavia milita a loro favore la considerazione che probabilmente, trovandosi in mare libero ed ignorando i dettagli dell'operazione, essi erano convinti di non compiere attività illecite, mentre non è di scarsa rilevanza al riguardo l'ulteriore considerazione secondo cui, non avendo certamente partecipato all'operazione tutti i membri dell'equipaggio, manca la certezza (al di là delle qualifiche e mansioni dei singoli marinai) su chi in concreto partecipò all'attività delittuosa.*

*Per Leone Carlo, poi, potrebbe essere ritenuta verosimile la sua discolpa, secondo cui egli si era recato in motoscafo al solo scopo di farsi una passeggiata e tenere compagnia al padre. Infatti, per un'operazione del genere di quella che doveva compiere il motoscafo (caricare 100 casse di sigarette da 10 Kg. ciascuna), già occupato da due robusti ed esperti uomini, la presenza a bordo del giovane Leone Carlo (di appena 17 anni) potrebbe anche essere ritenuta non necessaria ai fini del lavoro ed essere giustificata da motivi di svago e di affettuosa compagnia al padre.*

*Anche questo imputato va assolto per insufficienza di prove dal contrabbando, mentre gli va applicata la più ampia formula per*

*l'associazione per delinquere per gli stessi motivi esposti per Leone Luigi e Bianchi Vincenzo.*

*Quanto alle pene, ogni elemento valutato ai sensi dell'art. 133 C.P., in considerazione soprattutto, delle rilevanti somme a cui si perviene, a causa dell'enorme quantità delle sigarette in oggetto, nell'applicazione delle disposizioni contestate, stimasi infliggere i minimi edittali.*

*Pertanto, al Pulos, ai due Lucchese ed al Mancino va inflitta la reclusione per tre anni e la multa di L. 12.975.588.000 ciascuno (a cui si perviene, nella parte pecuniaria, moltiplicando per due i diritti di confine evasi su tutto il quantitativo di sigarette, essendo, com'è noto, il delitto tentato di contrabbando equiparato al delitto consumato), che ai Lucchese ed al Mancino va aumentata per le recidive a tre anni ed un mese di reclusione e L. 13.000.600.000.*

*Al Leone ed al Bianchi per il contrabbando, concesse le attenuanti generiche prevalenti sull'aggravante, a causa dei buoni precedenti penali e del ruolo secondario da loro tenuto nella vicenda, la multa di L. 28.000.000 ciascuno (così ridotta di 1/3 la pena base di L. 40.000.000).*

*Al Leone ancora per il delitto di cui alla legge del 1956 la reclusione per 15 giorni (pena base giorni 20).*

*Tutti i predetti imputati vanno condannati al pagamento dei diritti di confine evasi in relazione al solo contrabbando consumato (non invece anche per quello tentato, in quanto il pagamento dei diritti di confine è dovuto per l'introduzione nello Stato della merce assoggettata, non anche per la tentata introduzione, ed essendo la parificazione del contrabbando tentato a quello consumato valida solo "quod poenam" i quali si liquidano come in dispositivo.*

*Gli imputati vanno anche condannati al risarcimento del danno nei confronti dell'Amministrazione finanziaria dello Stato, da liquidarsi in separata sede, mancando agli atti elementi idonei di valutazione.*

*Va ordinata la scarcerazione di tutti gli imputati assolti nonché di Leone Luigi e di Bianchi. Vincenzo, quest'ultimo condannato a sola pena pecuniaria e l'altro a pena detentiva ma già scontata in carcerazione preventiva.*

*Il motoscafo sequestrato va confiscato ai sensi dell'art. 301 della legge doganale che prevede la confisca di cosa che servì per commettere il contrabbando addebitato al Leone ed al Bianchi e perché solo formalmente risulta di proprietà di Bollino Maria Neve (persona finora considerata estranea al reato), essendo viceversa pacifico in atti che tale donna è semplice prestanome e che la proprietà effettiva è dei contrabbandieri in corso di identificazione che incaricarono il Leone ed il Bianchi dal trasporto delle sigarette.*

*Non può, invece, disporsi la confisca della nave "Olimpios Hermes", in applicazione della sentenza n. 229 del 19 74 della Corte Costituzionale. Essendo la nave, infatti, di proprietà di persona che allo stato appare estranea al reato, avendo il cap. Pulos dichiarato di ricevere ordini, riguardo al carico delle sigarette, soltanto dalla ditta speditrice Van Bree e non essendo stati raccolti elementi per smentirlo, mancano elementi da far imputare al proprietario un difetto di vigilanza. Essa va, pertanto, restituita al legittimo proprietario se sia libera da altri vincoli derivanti da altri procedimenti penali, risultando dagli atti che la Procura della Repubblica procede a carico dei correi con separato procedimento. Va disposta la confisca delle sigarette.*

*P.Q.M.*

*il Tribunale, letti gli artt 483 - 488 C.P.P., dichiara Pulos Georgios, Lucchese Giovanni, Lucchese Diego e Mancino Antonio colpevoli dei reati ascritti, assorbito il capo A nel reato di contrabbando aggravato di cui al capo B, con le recidive contestate in udienza; nonché Leone Luigi e Bianchi Vincenzo del contrabbando consumato di Kg. 800 di t.l.e., esclusa l'aggravante dell'associazione in contrabbando; ed il solo Leone Luigi del reato di cui all'art. 5 della L. 13.12.1956;*

*e, concesse a Leone Luigi ed al Bianchi le attenuanti generiche prevalenti sull'aggravante della resistenza, condanna: Pulos Georgios alla pena di anni tre di reclusione e L. 12.975.588.000 di multa; Lucchese Giovanni, Lucchese Diego e Mancino Antonio alla pena di anni tre e mesi uno di reclusione e L. 13.000.600.000 di multa ciascuno; Leone Luigi e Bianchi Vincenzo per il contrabbando alla pena di lire 28 000.000 di multa ciascuno; Leone Luigi ancora per il reato di cui alla legge del 1956 alla pena di giorni quindici di reclusione; tutti in solido al pagamento delle spese processuali e ciascuno a quelle di custodia preventiva.*

*Letto l'art. 489 C.P.P., condanna Pulos Georgios, Lucchese Giovanni, Lucchese Diego e Mancino Antonio in solido al pagamento dei diritti di confine relativamente a Kg.25.000 del contrabbando consumato, liquidati in L. 654.825.500; condanna, inoltre, Leone Luigi e Bianchi Vincenzo al pagamento dei diritti di confine in solido con i precedenti quattro imputati relativamente a Kg. 800 nella misura di L. 20.954.416, a favore dell'Amministrazione finanziaria dello Stato.*

*Condanna i predetti imputati in solido al risarcimento del danno a favore dell'Amministrazione finanziaria dello Stato, da liquidarsi in separata sede, nonché alle spese di costituzione e difesa che si liquidano in L. 650.000.*

*Ordina la confisca del t.l.e. sequestrato e del motoscafo NA 1017/D; dispone che la Motonave "Olimpios Hermes" sia restituita al proprietario qualora non sia sottoposta ad altri vincoli relativi ad ulteriori procedimenti penali.*

*Letto l'art. 479 C.P.P., assolve Ziagos Spilios, Tsianos Haralampos, Damianos Georgios, Konstantinis Apostolos, Uvstampasidis Kostantinos, Sklirios Thomas, Karavotas Kostantinos, Prekas Nicolaos, Konstas Joannis, Aldana Mario Ricardo Gomez, Sepulveda Josè Manuel Donoso e Grifisias Stefanos dal reato di contrabbando aggravato dall'associazione, così assorbito il capo A, per insufficienza di prove e ne ordina la scarcerazione.*

*Assolve, inoltre, Bianchi Vincenzo, Leone Luigi e Leone Carlo dal reato di associazione per delinquere per non aver commesso il fatto, e Leone Carlo dal contrabbando per insufficienza di prove. Ordina altresì la scarcerazione di Bianchi Vincenzo, Leone Luigi e Leone Carlo.*

*Napoli 17.12.1976*

**GEN. B. ALBERTO BALDELLA**

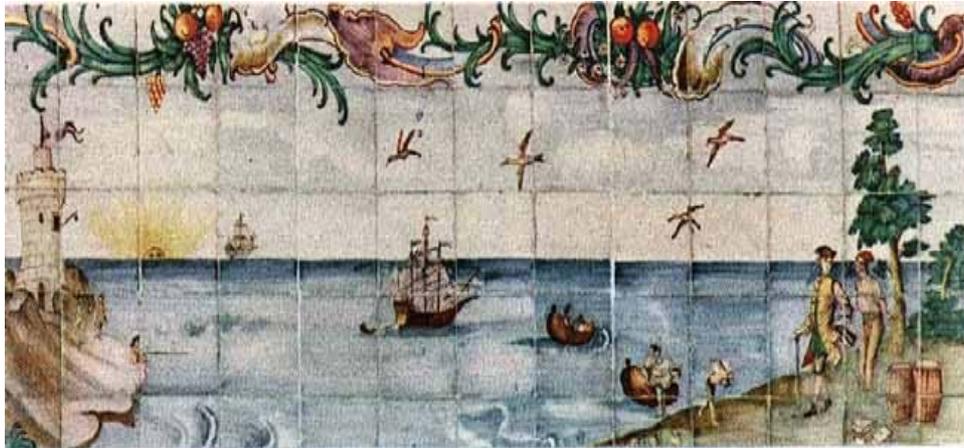
*Cenni storici e testimonianze operative sull'impiego  
dei mezzi aerei del Corpo nel contrasto al contrabbando  
di T.L.E. sul mare e in terra*



Il contrabbando è - letteralmente - un'azione compiuta contro i bandi, contro le leggi.

Giuridicamente è la violazione di una legge doganale ovvero una importazione illecita di beni in un paese senza il pagamento delle dovute imposte.

Lo sviluppo del contrabbando dei tabacchi sia in Italia che in Europa può essere storicamente collocato intorno alla seconda metà del secolo scorso, allorquando i governi europei decisero di applicare, su questo particolare bene voluttuario imposte e vincoli di commercializzazione.



*Murale in ceramica del 1800 rappresentante il contrabbando marittimo dell'epoca (fattura valenciana)*

Tuttavia, solo agli inizi del '900, con la notevole diffusione dei consumi di sigarette, molti Stati europei, fra cui l'Italia, decisero di monopolizzare la fabbricazione e la vendita del tabacco per assicurarsi un maggior gettito fiscale.

Nondimeno, fino al secondo conflitto mondiale il contrabbando di t.l.e. in Italia era un fenomeno di scarsa entità e, comunque, per lo più localizzato lungo la fascia di confine italo - svizzero.

Più che un contrabbando vero e proprio di sigarette, era soprattutto il “prodotto in foglia” che veniva immesso sul territorio nazionale, eludendo il monopolio della coltivazione, per poi essere confezionato artigianalmente.

In quegli anni, la produzione del monopolio soddisfaceva ampiamente il fabbisogno nazionale, che si incentrava sui tabacchi di tipo “nazionale” e in misura minima, sui tabacchi “orientali”. Il monopolio, inoltre, garantiva una distribuzione a prezzi differenziati, in grado di favorire i consumi anche dei ceti meno abbienti.

E' nel corso del secondo conflitto mondiale e, segnatamente, negli anni dell'occupazione alleata che, a fronte di una sensibile diminuzione della quantità e qualità del prodotto nazionale, comincia a diffondersi il “mercato nero delle sigarette”, in gran parte alimentato dagli stessi depositi alleati.

Le sigarette americane ed inglesi, soprattutto per le loro caratteristiche qualitative (erano prodotte con tabacchi aromatici “biondi”) e di confezionamento, erano particolarmente ambite dai consumatori, anche per lo “status” che derivava dal loro consumo.



*“Spalloni” con “bricolle” cariche di sigarette*

Il tabacco lavorato estero veniva contrabbandato dalla Svizzera a mezzo dei classici “spalloni” ovvero proveniva dalle scorte alleate.

Fumare sigarette americane era un piacere ed una moda per cui quando, partiti gli alleati, lo stesso Monopolio di Stato mise in vendita a caro prezzo ed in quantitativi limitati sigarette importate o prodotte su licenza, si svilupparono gradualmente forme di contrabbando che davano al consumatore, oltre la gusto di fumare una buona sigaretta, anche la sottile soddisfazione di partecipare a quella ambita moda ad un costo inferiore a quello ufficiale stabilito dallo Stato.

Nascevano in quegli anni le prime organizzazioni contrabbandiere nel com’asco, in Liguria, in Adriatico, nel napoletano, in Calabria e in Sicilia.



Su queste premesse, è negli anni dell'immediato dopoguerra che si registra una vera e propria esplosione del contrabbando di t.l.e. in tutto il Mediterraneo.

Intorno agli anni '50, infatti, i primi sodalizi criminali cominciano ad effettuare trasporti di ingenti partite di sigarette a bordo di navi passeggeri e mercantili in arrivo nei porti italiani.

Le sigarette vengono sbarcate clandestinamente nei porti attraverso false dichiarazioni doganali.

Contemporaneamente, per far fronte ad una "domanda" sempre più crescente del prodotto estero, iniziano ad essere utilizzati nel trasporto di sigarette i primi motovelieri e panfili, sia italiani che stranieri, provenienti dai porti di Marsiglia, Tangeri e Gibilterra.

Le modalità di perpetrazione del contrabbando erano all'epoca piuttosto semplici. Gli emissari delle varie organizzazioni - per lo più insediate nelle grandi città di Genova, Roma, Napoli e Palermo - infatti:

⇒ raccoglievano le ordinazioni e, a volte, il prezzo anticipato della merce;

⇒ stabilivano un punto d'incontro in mare e, quindi, prendevano i necessari accordi con i capi che si trovavano a Marsiglia o a Tangeri.

A partire dal 1955, grazie all'intensificazione della vigilanza in mare della Guardia di finanza e, nel contempo, ai primi servizi di osservazione aerea, si perviene alla cattura di vari motoryacht (ex unità militari), di diverse navi e di numerosi pescherecci.

L'attività di prevenzione e repressione del Corpo nel contrabbando di t.l.e. per via marittima, costrinse le organizzazioni contrabbandiere a modificare gli iniziali “modus operandi”.

In questa fase, diventa pressoché massiccio l'impiego, nel contrabbando via mare, di mezzi più piccoli e veloci dei precedenti pescherecci che, in taluni casi, considerata la loro limitata autonomia, venivano trasportati a bordo di “navi-madre”, fino al limite della Zona di Vigilanza Doganale Marittima (12 miglia), per effettuare rapidi sbarchi sulle medesime.

Sempre in quegli anni, il contrabbando di t.l.e. non era diffuso solo in Italia: le stesse ricordate metodologie di attuazione si registravano anche in altri Paesi europei, soprattutto in Spagna ed in Francia, ed extraeuropei (Libano).

Per la complessità delle operazioni, gestite autonomamente in tutte le fasi – dall'approvvigionamento della merce al trasporto via mare – il contrabbando ha ormai assunto il carattere di impresa.

Per contrastare le nuove unità contrabbandiere la Guardia di Finanza acquisisce nel 1951 alcune veloci motovedette della Classe “*Fairmile*” più note come le “canadesi”. Riesce così negli anni Cinquanta a portare a termine alcune operazioni in maniera brillante.

Ma ormai è evidente che, per contrastare questa nuova forma di contrabbando, non è più adeguato l'antiquato modello operativo della vigilanza costiera lineare: basato su unità navali di piccolo dislocamento e numerose pattuglie a terra, infatti, era stato elaborato in passato per contenere il cosiddetto “traffico d'infiltrazione”, tradizionale nei posti di frontiera e nei porti, un fenomeno essenzialmente locale.

La Guardia di finanza decide di modificare radicalmente la propria organizzazione operativa preparando, pur nel quadro delle limitate risorse finanziarie disponibili nel dopoguerra, uno strumento operativo flessibile in grado di controllare centinaia e centinaia di chilometri di costa e, all'occorrenza, di spingere la propria azione di sorveglianza anche al di fuori della Zona di Vigilanza Doganale Marittima.

A supporto di questo dispositivo viene realizzato un efficiente sistema di radiocomunicazioni: oggi considerato "normale", ma, per gli anni Cinquanta, un'innovazione assoluta.

Sulle unità navali vengono così installati radar di ricerca e apparati per le radiocomunicazioni. Tutto rientra in un graduale programma di potenziamento del Servizio Navale che prevede anche l'acquisizione di unità ex militari e di motovedette della Classe "Cappelletti" - le prime unità di costruzione nazionale acquisite dal Corpo nel dopoguerra.

Per fornire a questo dispositivo operativo la copertura intelligence - come si direbbe oggi - nel 1952 viene costituito l'Ufficio Informazioni del Comando Generale G. di F.

Oltre ad attivare collaborazioni con analoghi organismi nazionali e stranieri, l'Ufficio predispone anche una propria rete di strutture "occulte" - fiduciari e ufficiali in incognito per acquisire informazioni in Italia, a Tangeri e a Nizza. Vengono, inoltre, attivati centri di ascolto radio per intercettare le trasmissioni dei contrabbandieri.

La novità più importante consiste nell'introduzione del mezzo aereo nel dispositivo operativo della Guardia di finanza.

Un evento preceduto da una lunga attività di studio e di sperimentazione svolta dal Corpo per verificare la rispondenza del

mezzo ai compiti istituzionali: bisogna, infatti, appurare quanto può essere utile il mezzo aereo in ausilio ai compiti della Guardia di finanza.

Nel 1950 l'azienda Aersilta ha iniziato la commercializzazione in Italia dell'elicottero americano Bell 47D; questo aeromobile è caratterizzato da una cabina con due o tre posti, protetta da un grande bulbo in plexiglass, alle cui spalle è posizionato un motore alternativo - così detto perchè il moto alternativo dei pistoni viene trasformato in moto rotativo - seguito da un tronco di coda costituito da un traliccio di tubi saldati alla cui estremità è installato un piccolo rotore di coda.

Nell'ambito di una serie di dimostrazioni a favore di possibili acquirenti militari e civili, nell'agosto del 1950 l'Aersilta mette a disposizione della Guardia di Finanza un Bell 47D pilotato da un ufficiale dell'Aeronautica Militare, il primo italiano a conseguire negli States il brevetto.

L'elicottero effettua, a favore della Legione G. di F. di Trento e della Scuola Alpina di Predazzo, una serie di missioni per sperimentare il supporto dell'elicottero alle attività del Corpo in ambiente alpino: la perlustrazione per la repressione del contrabbando lungo un'immaginaria linea di confine, il trasporto pattuglie e il soccorso e trasporto di un infortunato.

Tre mesi dopo, le sperimentazioni si svolgono sul litorale laziale presso la Scuola Sottufficiali G. di F. di Ostia: si effettua la ricerca e il controllo di un piccolo natante lungo la costa, il soccorso ad una pattuglia e il salvataggio di un'imbarcazione in difficoltà.

Queste sperimentazioni, pur avendo conseguito risultati positivi, non sembrano convincere i vertici del Corpo. Della stessa opinione sono

anche le Forze Armate e le altre forze di polizia, tanto che per un paio di anni l'ipotesi di acquisire elicotteri viene di fatto accantonata.

Nel gennaio del 1953 l'Augusta invia una lettera alla Guardia di finanza annunciando l'inizio della produzione su licenza dell'Augusta-Bell 47D e proponendo al Corpo l'acquisizione di “elicotteri per la sorveglianza al confine di terra e di mare e per la repressione del contrabbando”.

Il 2 settembre dello stesso anno il Comando Generale G. di F. scrive al Ministero della Difesa comunicando ufficialmente la volontà di acquisire elicotteri “...per compensare l'attuale deficienza numerica del proprio naviglio e poter rendere più efficace il servizio di vigilanza finanziaria”.

In questa prima fase la Guardia di finanza, ritenendo che fosse eccessivo organizzare una componente aerea autonoma rispetto alle limitate esigenze iniziali, chiede la collaborazione dell'Aeronautica Militare, l'unica al momento a disporre in Italia di esperienza nel settore dell'ala rotante.

In base ad accordi stipulati il 30 novembre tra il Comando Generale della Guardia di finanza e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, l'Arma Azzurra cura l'acquisto degli elicotteri, provvede a tutta l'organizzazione operativa e tecnico-logistica destinandovi i piloti e gli specialisti; l'impiego operativo degli elicotteri dipende invece dal Corpo.

Dopo pochi giorni la Guardia di finanza “ordina” all'Augusta - per il tramite dell'Aeronautica Militare - i primi due elicotteri, due Augusta-Bell AB.47D1, che saranno consegnati nella primavera del 1955. Nell'attesa, il 1° febbraio del 1954 il Comando Generale G. di F.

costituisce ufficialmente -con circolare 22/R.O.- il Servizio Aereo della Guardia di finanza, al cui Comando viene posto un ufficiale dell'Aeronautica Militare che, nell'ambito dei suddetti accordi, è “distaccato” presso il Corpo quale consulente e collegamento tra le due istituzioni.

Nello stesso periodo la Guardia di finanza valuta la possibilità di acquisire - oltre agli elicotteri - anche gli aeroplani per soddisfare una nuova esigenza: grazie alle attività info-investigative del neocostituito Servizio Informazioni, il Corpo riesce a sapere quando parte da Tangeri un'unità contrabbandiera, ma non può controllare verso quale bacino marittimo si dirige e l'attività che va a svolgervi.

L'aeroplano, grazie alla grande autonomia e alla possibilità di volare con qualsiasi condizione meteorologica, è il mezzo ideale per sorvegliare ampi settori di mare sulle probabili rotte di avvicinamento ai bacini nazionali: può operare anche lontano dalla costa, dunque, integrando e controllando le informazioni sulle unità sospette acquisite dal Servizio Informazioni.

Grazie agli apparati radio, inoltre, gli aeroplani sono in grado di dirigere sui contrabbandieri le unità navali e gli elicotteri del Corpo e di allertare i reparti territoriali affinché si dispongano sulla costa interessata dallo sbarco.

In tal senso il Corpo decide inizialmente di acquistare due piccoli aerei monomotori Aermacchi MB.306; poi, in considerazione della limitata autonomia e delle ridotte capacità operativa di questi velivoli, nonché delle difficoltà che avrebbe comportato l'organizzazione di un'autonoma componente aerea, anche nel settore dell'ala fissa la G.

di F. decide di non acquistare aeromobili, ma di avvalersi della collaborazione dell'Aeronautica Militare utilizzandone i velivoli.

In tal senso negli anni Sessanta saranno assegnati alla G. di F. bimotori Beechcraft C.45 che opereranno dagli aeroporti di diverse località (Palermo, Pisa, Napoli, Bari e Cagliari).

L'attività di questi velivoli consente alla G. di F. di fotografare gran parte delle unità utilizzate dalle organizzazioni contrabbandiere, costituendo così un archivio di inestimabile valore.

Si comprendono, inoltre, le modalità con cui le sigarette di contrabbando giungono sulle nostre coste.

Il 9 aprile del 1955 sull'aeroporto di Roma-Urbe si tiene la cerimonia della consegna alla Guardia di finanza dei primi due elicotteri: si tratta di due Augusta-Bell AB.47G, a cui vengono assegnati i nominativi radio "Volpe 1" e "Volpe 2"; si tratta di una versione migliorata dell'AB.47D che, con una velocità di crociera di 60 nodi, ha un'autonomia di circa due ore e mezza.

Gia nell'estate dello stesso anno gli elicotteri conseguono i primi risultati: il 23 settembre, il peschereccio "Tre Bambù", sorpreso al largo di Capri mentre riceve un carico di sigarette dal natante "Irazù", viene catturato dalle unità navali del Corpo radioguidate dagli aeromobili.

Nel 1956 iniziano le consegne di altri sei elicotteri Augusta-Bell AB.47G che, grazie all'installazione di serbatoi maggiorati, hanno un'autonomia di quattro ore: con i primi due aeromobili il 21 maggio dello stesso anno viene costituita sull'aeroporto di Palermo-Boccadifalco la seconda Sezione Elicotteri della Guardia di finanza.

Nello stesso anno la cooperazione tra aerei, unità navali ed elicotteri della Guardia di finanza consente di cogliere importanti risultati con il sequestro di unità contrabbandiere e di pescherecci utilizzati per trasferire il carico a terra, anche grazie al migliore supporto info-investigativo fornito dal Servizio Informativo del Corpo.

Di conseguenza, le organizzazioni criminali rivedono la loro organizzazione spostando molto più al largo le zone per il trasbordo del carico che, inoltre, viene trasferito a terra di notte da motoscafi d'altura, spesso rimorchiati dalla stessa nave contrabbandiera: da qui il soprannome di “nave-madre”.

Nel 1958 entra in servizio il nuovo elicottero Augusta-Bell AB.47J “Ranger” che, seppur derivato dall'AB.47G, ha un apparato propulsore molto più potente e, soprattutto, dispone di un'ampia cabina in cui può prendere posto una piccola pattuglia. Questa capacità permette all'elicottero di intervenire direttamente per reprimere il contrabbando che si sviluppa ai valichi di frontiera.

Il Corpo coglie subito la nuova opportunità decidendo di estendere la copertura dell'organizzazione del Servizio Aereo anche ad alcune aree alpine “di frontiera” di particolare importanza: nel luglio del 1958 viene così costituita la prima Sezione Elicotteri “da montagna” sull'idroscalo di Como. Dopo pochi mesi si trasferisce su un eliporto realizzato nella vicina Intimiano.

Inizialmente l'AB.47J viene impiegato solo come vettore della pattuglia che, dopo essere stata rilasciata lungo il confine, opera autonomamente secondo le tradizionali modalità. In seguito vengono sviluppate nuove tattiche che prevedono l'intervento diretto dell'elicottero nei confronti sia degli “spalloni” – le tradizionali figure

del contrabbando montano – che delle autovetture sorprese durante la fase del carico.

Nel 1958 viene stipulata a Ginevra la Convenzione sull'alto mare che codifica prima l'istituto del “diritto d'inseguimento” e in seguito quello della “presenza costruttiva”: il loro successivo recepimento nella giurisprudenza italiana – consentendo alle Fiamme Gialle di fermare e sequestrare le unità contrabbandiere anche oltre il limite dell'allora Zona di Vigilanza Doganale – è destinato a cambiare radicalmente il modus operandi della Guardia di finanza.

Il “diritto d'inseguimento” prevede che un natante scoperto mentre sta compiendo un'azione illegale nelle acque territoriali italiane, possa essere inseguito e fermato dai mezzi della Guardia di finanza, anche se nella sua fuga abbia già raggiunto le acque internazionali.

La “presenza costruttiva” prevede invece che i mezzi del Corpo possano fermare e sequestrare un natante in acque internazionali, purchè esista un rapporto tra l'attività criminosa che si svolge nelle acque internazionali ed il nostro Paese.

In entrambi i casi il mezzo aereo si rivela determinante. Dall'alto può realizzare fotografie e filmati che costituiscono lo strumento di prova della sussistenza delle condizioni giuridiche per la cattura del natante.

Ormai la fase sperimentale del Servizio Aereo si può considerare conclusa.

Nel 1958 il Comando Generale della Guardia di finanza decide di avviare un programma per rendere completamente autonoma la propria componente aerea ad ala rotante: si sostituisce il personale dell'Aeronautica Militare che fino a quel momento si era occupato degli elicotteri del Corpo.

Nella metà degli anni Sessanta l'assetto del Servizio Aereo della Guardia di Finanza è ormai definitivo: l'organizzazione comprende un Ufficio del Servizio Aereo presso il Comando Generale con funzioni di indirizzo strategico, il Gruppo Aereo di Centocelle che svolge attività addestrativa e tecnico-logistica e una rete di Sezioni Aeree operative che, anche grazie a punti di rifornimento e a piccoli eliporti, copre lo sviluppo costiero nazionale e alcuni settori confinari di montagna.

Sul finire degli anni Sessanta il Servizio Aereo della Guardia di Finanza utilizza tutte le versioni dell'Augusta-Bell AB.47 prodotte dall'Augusta, ormai però tutti gli AB.47 sono caratterizzati dalla vecchia formula propulsiva con motore convenzionale a pistoni: tecnologia superata da quella basata sulla moderna turbina, un propulsore che, con pesi estremamente ridotti, ha prestazioni notevolmente superiori.

Nei primi anni Settanta la G. di F. comincia perciò la sperimentazione dei diversi elicotteri leggeri a turbina disponibili sul mercato per individuare quello più rispondente alle esigenze del Corpo; viene scelto lo Hughes 500M – che sta per essere prodotto in Italia su licenza dalla Nardi – un elicottero leggero che la forza aerea dell'esercito americano ha estesamente impiegato in Vietnam per la ricognizione ed il supporto di fuoco.

Si tratta di un elicottero caratterizzato da una cabina che anteriormente presenta un ampio parabrezza: ciò permette una visuale quasi a 360°, l'ideale per le missioni di perlustrazione e vigilanza; rispetto all'AB.47, lo Hughes 500 ha superiori prestazioni in quota, maggiori capacità di carico, una velocità di crociera doppia e, soprattutto,

un'eccezionale manovrabilità che consente all'aeromobile di compiere -anche a bassa quota- le acrobazie utili per contrastare veicoli o natanti.

Ma, proprio come l'AB.47, lo Hughes 500 è un elicottero leggero, non dispone di apparati radar per la ricerca di natanti né di apparati per il volo notturno per cui può essere impiegato solo di giorno mediante voli “a vista” anche su distanze dalla costa medio-lunghe.

Nella metà degli anni Settanta le organizzazioni contrabbandiere, per limitare i danni derivati dai sequestri operati dalla Guardia di finanza applicando il “diritto d'inseguimento” e la “presenza costruttiva”, modificano il proprio modus operandi.

Invece delle unità di medio dislocamento ex militari, vengono utilizzate grandi navi mercantili che, partendo direttamente dai porti del nord Europa con enormi carichi di sigarette, giunte nel Mediterraneo stazionano in punti di attesa - molto al largo - dove sono raggiunte da sciami di piccoli e veloci scafi - i famosi motoscafi blu napoletani - che trasferiscono il carico a terra.

Inizialmente, le unità della Guardia di finanza hanno difficoltà ad operare a notevoli distanze dalla costa, come anche ad accertare la relazione tra la nave-emporio e il nostro Paese, mentre il sequestro di qualche motoscafo non incide significativamente sul traffico illecito.

E anche quando i finanzieri riescono a provare la “presenza costruttiva” della nave-emporio, hanno difficoltà a scalare le alte fiancate di queste navi, su cui in alcune occasioni i contrabbandieri fanno penzolare cime con coperte incendiate. Le operazioni di abbordaggio sono rese quindi ancora più difficili dalle manovre evasive della nave e dal lancio di fusti di benzina in fiamme davanti ai

guardacoste del Corpo, nonché dal disturbo dei motoscafi che cercano in ogni modo di contrastare le unità della Guardia di Finanza.

E' l'epoca d'oro del contrabbando napoletano: infatti, questa guerra si svolge nelle acque del medio e del basso Tirreno. Anche in questo contesto gli elicotteri del Corpo si rivelano preziosi, riuscendo ad individuare le navi-emporio in mare e a coordinare dall'alto l'intervento delle unità navali del Corpo.

Dopo qualche naturale difficoltà iniziale, grazie al potenziamento del dispositivo aeronavale del Corpo nell'area laziale-campana, la Guardia di finanza riesce ad ottenere nel Tirreno importanti successi con il sequestro di grandi bastimenti e di numerosi "scafi blu", convalidati per effetto del nuovo orientamento della magistratura partenopea, più favorevole ad un'interpretazione estensiva del "diritto di inseguimento" e della "presenza costruttiva".

Esemplare in tal senso, la brillante operazione condotta nel dicembre del 1978 dal Comando Sezione Aerea G. di F. di Capodichino nelle acque prospicienti il porto di Napoli, conclusasi con la cattura della moto nave "KATERINA M." e con l'arresto dell'intero equipaggio (vds. Allegato).

La risposta dei contrabbandieri non si fa attendere: verso la fine degli anni Settanta le organizzazioni criminali prima spostano le "aree operative" nelle acque della Sicilia e della costa jonica della Calabria. Poi, grazie alla complicità delle autorità albanesi, aprono un nuovo "fronte" ancorando nella rada di Durazzo alcune navi-emporio che vengono rifornite via terra direttamente dal nord Europa.

Stazionando nelle acque territoriali albanesi, le navi-emporio non possono essere sequestrate dalle Fiamme Gialle, e così possono

rifornire indisturbate i motoscafi che giungono direttamente dai porti pugliesi.

La ridotta distanza tra le due coste consente ad ogni scafo di effettuare anche due viaggi nella stessa giornata.

Questa strategia si rivela vincente, tanto che moltissimi scafi napoletani vengono trasferiti in Puglia: nel Canale d'Otranto inizia così una lotta caratterizzata principalmente dalle alte velocità dei nuovi natanti che, invece dei diesel, sono dotati di motori a scoppio.

Il Corpo, per fronteggiare la minaccia, negli anni seguenti è costretto ad acquisire vedette sempre più veloci e agili.

Nei primi anni Ottanta il Servizio Aereo della Guardia di finanza inizia gli studi preliminari e le ricerche di mercato per individuare un elicottero medio che, diversamente da quelli leggeri in dotazione, consenta un significativo salto di qualità nell'ambito operativo.

L'elicottero deve essere un biturbina – condizione essenziale per operare in sicurezza sul mare a distanze maggiori dalla costa – e disporre di un radar di ricerca e scoperta per individuare sul mare i natanti contrabbandieri e di un'avionica moderna per poter effettuare il volo strumentale notturno e con scarsa visibilità.

Viene scelto l'Augusta A.109AII un elicottero executive progettato e realizzato dall'azienda di Cascina Costa. Dell'elicottero viene sviluppata una particolare versione per la Guardia di finanza che ordina un primo lotto di 13 esemplari. Le consegne al Corpo iniziano nel 1985.

Intanto nei primissimi anni Ottanta le organizzazioni criminali diversificano ulteriormente le loro attività. Sulle unità iniziano ad essere trasportate anche sostanze stupefacenti, carichi di enorme

valore che vanno difesi ad ogni costo, anche sparando alle Fiamme Gialle: viene così infranta una regola “non scritta” che fino a quel momento era stata rispettata da entrambe le parti.

Nella seconda metà degli anni Ottanta, con il recepimento di nuove normative internazionali (Convenzione di Montego Bay) e comunitarie, l'azione di sorveglianza della Guardia di finanza nelle acque internazionali viene estesa “in profondità” – anche in base ad accordi stipulati tra i Paesi del Mediterraneo – in modo da creare una “difesa avanzata” per contrastare i traffici illeciti prima ancora del loro arrivo nelle acque territoriali nazionali e, inoltre, per contribuire alla tutela dei diritti nazionali della cosiddetta Zona Economica Esclusiva. Con la Legge n. 66/1988 la Guardia di finanza riceve le risorse finanziarie per incrementare la capacità “alturiera” del proprio dispositivo aeronavale, con le quali vengono acquisiti ulteriori mezzi navali d'altura.

Ma è soprattutto il Servizio Aereo ad essere potenziato, con l'acquisizione di elicotteri Augusta-Bell 412HP, dotati di maggiore autonomia e di apparati per la sorveglianza più sofisticati e – finalmente – di velivoli ad ala fissa “dedicati” alla sorveglianza marittima: nei primi anni Novanta i Piaggio P.166DL3 e, più recentemente, gli ATR.42MP, una versione da pattugliamento marittimo sviluppata dall'ATR.42 civile.

Ormai la componente aeronavale alturiera del Corpo ha una consistenza notevole.

Gli anni Novanta, ormai definite compiutamente l'organizzazione e le linee di volo del Servizio Aereo, sono stati caratterizzati da un lato dai sempre maggiori impegni operativi – si pensi all'attività effettuata in

Puglia e nel Canale d'Otranto per contrastare e reprimere i traffici illeciti provenienti dall'Albania dall'altro dall'inserimento dei velivoli ad ala fissa nella componente aerea, prima i piccoli Piaggio P.166DL3, poi i più “performanti” ATR.42MP.

Proprio la disponibilità di questi velivoli che – grazie ai potenti sensori e al sistema di missione – hanno capacità operative di assoluto livello, ha consentito alla Guardia di finanza italiana di assumere, nelle attività di contrasto ai traffici illeciti via mare, un ruolo di leadership tra le polizie economico-finanziarie dei Paesi rivieraschi del Mediterraneo.

Questi, seppur a grandi linee, i primi cinquanta anni del Servizio Aereo della Guardia di finanza, un periodo “limitato” rispetto agli oltre 230 anni di storia dei finanzieri italiani, ma sufficiente per riuscire - partendo da zero - a creare una piccola ed efficiente aviazione perfettamente inserita nel dispositivo operativo del Corpo.

### **Considerazioni finali**

Ancora oggi, ad oltre cinquant'anni dall'occupazione alleata che ha segnato - nel nostro Paese - l'avvento del “mercato nero delle sigarette”, il contrabbando internazionale di t.l.e. continua - erroneamente - ad essere considerato, dall'opinione pubblica, con una malcelata benevolenza, tant'è che, in concreto, è incoraggiato e sostenuto con il largo consumo dei prodotti immessi sul mercato clandestino.

Le ragioni della nascita e dello sviluppo di questo fenomeno vanno peraltro solo in parte ricercate nel minor costo al consumo dei tabacchi rispetto a quelli praticati dal monopolio

E' innegabile, infatti, che il contrabbando di sigarette, pur avendo nel nostro Paese origini storiche antiche, è finito con il diventare una delle componenti, certo non positive, del costume nazionale.

Nè può sottacersi che esso costituisce un'endemica fonte di sostentamento per una larga parte della popolazione di alcune regioni italiane e, conseguentemente, un notevole problema sia di ordine sociale che pubblico.

Nondimeno, è a dir poco singolare il voler ancora indulgere nel considerare il contrabbando dei tabacchi come un fenomeno più extralegale che criminale.

Il risultato per certi versi aberrante di questo comune modo di pensare è che il contrabbando di sigarette, a differenza di altre forme delinquenziali, costituirebbe l'inevitabile conseguenza di un mercato nazionale del lavoro tradizionalmente "asfittico" e, di riflesso, l'attività contrabbandiera in genere e, in particolare, quella finalizzata alla illecita introduzione di sigarette sul territorio nazionale, verrebbe - di fatto - a costituire una sorta di surrogato del lavoro.

In realtà, sfugge ai più che il contrabbando di t.l.e. è un delitto in grado di incidere pesantemente sulle entrate fiscali del bilancio italiano nonché apportare pesanti danni all'economia nazionale con l'esportazione di ingenti somme in valuta occorrenti per l'acquisto dei tabacchi all'estero.

Viene spesso ignorato il pericolo costituito per l'ordine e la sicurezza pubblica dall'attività delle organizzazioni internazionali che controllano, con metodi criminali, il contrabbando.

Altresì, non viene percepita la minaccia che rappresenta per la comunità la "scuola del contrabbando" che recluta e addestra, in larghi strati della popolazione più disagiata e spesso tra i giovanissimi, la manovalanza disponibile per qualsiasi impresa delittuosa.

Il contrabbando di t.l.e., peraltro, costituisce ormai ed a tutti gli effetti una frode comunitaria. Esso produce, infatti, un notevole impatto finanziario sulle entrate di bilancio dell'Unione Europea, quantificabile, secondo le più recenti stime della Commissione, in circa 350/400 milioni di ECU annui.

Quasi 1/3 delle implicazioni di bilancio sono, in tal senso, prodotte dall'attività antifrode svolta in Italia dalla Guardia di finanza.

Di poco inferiore al 50% è, inoltre, nel regime di transito comunitario, l'ammontare degli importi che - per le irregolarità riscontrate - interessano le risorse proprie tradizionali, una percentuale di gran lunga superiore rispetto agli altri prodotti c.d. sensibili.

E' perciò innegabile che il contrabbando di t.l.e. è potenzialmente in grado di condizionare, cifre alla mano, l'attuale processo di integrazione europea.

In effetti, il fenomeno in parola non è oggi, un'attività fraudolenta posta in essere solo o quasi esclusivamente in Italia e, in minor misura, in Spagna ma, sin dall'abbattimento delle frontiere intracomunitarie, ha via via conosciuto indici esponenziali di crescita in tutto il complesso del territorio dell'Unione: in Francia, ad esempio, in passato per lo più interessata come "testa di fronte" fra i due più

fiorenti mercati di confine, negli ultimi anni si sequestrano - mediamente - oltre 100 tonnellate di t.l.e.; quantitativi ancora superiori vengono altresì sequestrati in Olanda, Germania e Regno Unito.

Certo è, però, che sebbene il prelievo fiscale gravante su tale prodotto sia praticamente elevato ed uniforme in tutto il territorio dell'Unione, le dimensioni del contrabbando di t.l.e. in Italia ed in Spagna continuano a non avere termini di raffronto con i restanti Paesi dell'Unione.

Ma un'ulteriore verità, ormai non più esorcizzabile, è che il contrabbando di t.l.e. è una attività a tutti gli effetti inserita nel sistema della grande criminalità economica organizzata, per la quale ha costituito, fin dalle origini, autentica e primaria fonte di finanziamento per traffici ben più remunerativi.

Essa, infatti, attraverso successivi processi di razionalizzazione, è pervenuta ad una internazionalizzazione che oggi ha assunto, nelle sue dinamiche evolutive, le connotazioni di una vera e propria "impresa multinazionale", abbandonando i classici, ed ormai noti, stereotipi tipici del contrabbando tradizionale, per assumere piuttosto connotazioni, diramazioni e poteri di ben più elevato spessore.

L'interesse rivolto ai mercati di tutti i Paesi comunitari per l'introduzione di sigarette in contrabbando, rappresenta l'ennesima dimostrazione di come gli sconvolgimenti politici che hanno interessato l'Europa orientale e centrale, nonché i nuovi equilibri formati od in via di formazione in Medio Oriente, abbiano mutato l'area di influenza delle organizzazioni mafioso-delinquenziali.

I nuovi territori disponibili per le movimentazioni illecite dei tabacchi hanno enormemente ingigantito anche il volume di scambi finanziari

sottesi agli illeciti traffici in parola, acuendo la necessità di trovare forme sempre più nuove e moderne per il riciclaggio dei proventi illeciti.

Le attività di indagine esperite dalla Guardia di Finanza in Italia e da altri organismi in ambito comunitario nello specifico settore del contrabbando dei tabacchi, hanno consentito di conoscere -ed in alcuni casi di reprimere- notevoli movimentazioni di denaro frutto delle illecite commercializzazioni.

Tali movimenti sicuramente affiancati anche da enormi investimenti di “tipo legale” - sono caratterizzati anche dalla classica tecnica degli “spalloni” cui vengono affidate consistenti somme da introdurre, per quanto noto, in Svizzera ove sono, tuttora, maggiormente attive le frange delle organizzazioni dedite all'investimento dei proventi stessi ed alla regolazione - dal punto di vista squisitamente finanziario - delle transazioni aventi ad oggetto sigarette.

L'elevato grado di internazionalizzazione del fenomeno è, altresì, individuabile nella stessa evoluzione delle direttrici di movimentazione del contrabbando intraspettivo ed extraspettivo e nelle sue accentuate diversificazioni rispetto al passato.

Lungo le rotte ordinarie, aeree e marittime, indifferentemente a mezzo di autoarticolati, container, aerei, navi ecc., la grande criminalità economica internazionale trasferisce da una parte all'altra del continente e, talvolta, anche attraverso Paesi più lontani, ingenti quantitativi di t.l.e. destinati ad essere fraudolentemente immessi nel mercato dell'Unione e, sovente, in quello italiano.

Sotto questo punto di vista, una stessa partita di t.l.e. è frequentemente oggetto di 4-5 successive spedizioni da una parte all'altra dell'Europa, prima di essere introdotta sul mercato clandestino finale.

Nelle grandi transazioni illecite di t.l.e. è estremamente diffuso, tra l'altro, il ricorso alla interposizione, nella fase di movimentazione del carico, di numerosissime società che - di fatto - non hanno altro fine che quello di creare uno schermo di protezione all'attività degli organi investigativi e, in particolare per l'Italia, della Guardia di Finanza.

Società fittizie, società di comodo ovvero società c.d. di “casella” (munite cioè, come struttura organizzativa, di una semplice casella postale) operano, con tali finalità, in ogni parte del mondo, da Panama alle Isole Vergini, da Cipro alla Macedonia, dal Marocco alla Svizzera, dal Liechtenstein a Gibilterra ecc., strutturandosi, assai di frequente, con una sede più o meno fittizia in uno di questi Paesi ed uffici operativi in altri Paesi ancora.

A dispetto del loro stesso rilevante numero e delle loro continue mutazioni di sede e di denominazione, la quasi totalità di queste società è, di fatto, gestita da una ristretta ed individuata cerchia di persone costituita dai “capi storici” del contrabbando su scala internazionale, insediati in gran parte in Svizzera ma anche a Cipro, in Tunisia ed in Montenegro, da dove - del tutto indisturbati e nonostante le pendenze giudiziarie accumulate in Italia ed in altri Paesi dell'Unione - possono continuare a tessere le fila dei grandi traffici internazionali.

Al di là di questa pur fiorente disseminazione di società, il territorio della Confederazione Elvetica, nonostante l'indubbia evoluzione del contrabbando di sigarette di questi ultimi anni, continua a costituire il

punto di riferimento fondamentale per la spedizione iniziale, dai punti franchi di Buchs, Basilea o St. Margarethen, della maggior parte dei carichi illeciti di t.l.e..

Nondimeno, si è via via registrata una progressiva tendenza, a cura dei vari sodalizi criminali, al trasferimento dalla predetta Confederazione - in via diretta o indiretta attraverso i depositi doganali dei porti ubicati in Belgio ed in Olanda - di ingentissime partite di t.l.e. verso diversificate aree logistiche di Paesi terzi (Montenegro, Cipro, Bulgaria, ex URSS, Marocco, etc.) da dove, successivamente, partono i flussi di penetrazione intranspettiva e/o extraspettiva sul territorio dell'Unione e, in particolare, anche dell'Italia.

Se questo è il panorama internazionale di riferimento, se la dimensione del teatro delle operazioni è così vasta, l'unica strategia di lotta che possa risultare veramente utile ed efficace è quella basata sulla cooperazione internazionale.

Pur tuttavia, anche su questo fronte, le difficoltà non mancano:

- ⇒ esistono ancora troppe aree di difficile penetrazione informative;
- ⇒ molte Autorità estere, in mancanza di idonei strumenti di cooperazione internazionale, rifuggono qualsivoglia richiesta di assistenza, sia di natura amministrativa che giudiziaria;
- ⇒ le legislazioni di diversi Paesi continuano ad essere troppo permissive nei confronti di questo pur grave e dilagante fenomeno.

Nel periodo 1975 – 1980 il Corpo, al fine di fronteggiare il fenomeno del contrabbando in Campania, predispone un

dispositivo di contrasto basato sull'impiego coordinato di unità aeree, navali e terrestri.

L'azione coordinata condotta dal Corpo ha, come obiettivo, la cattura delle c.d.: navi-madre.

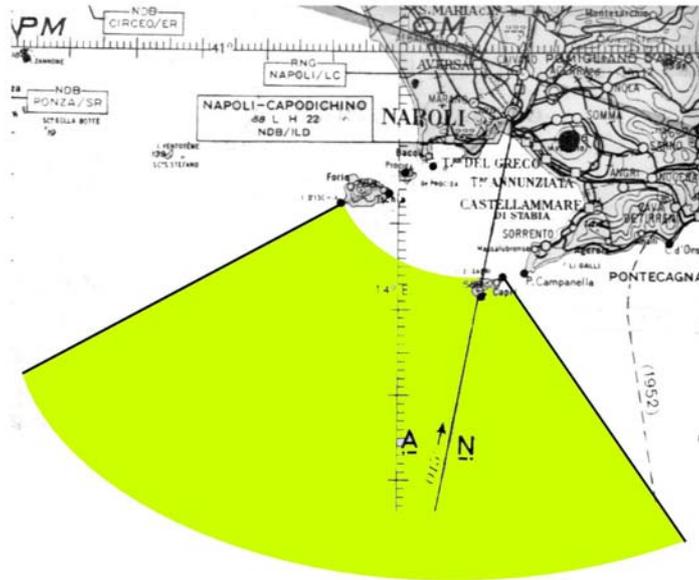
Gli elicotteri del Corpo di stanza all'aeroporto di Napoli/Capodichino effettuano frequenti ricognizioni dello spazio aereo prospiciente la costa partenopea ove, con maggiore frequenza, le navi-madre “stazionano” al fine di trasbordare il proprio carico sui motoscafi contrabbandieri (c.d. “motoscafi blu”) che successivamente raggiungono la costa.



Lo spazio aereo oggetto della ricognizione comprende il “cono” delimitato da:

240° da P.ta Imperatore (Ischia)

130° da Punta Carena (Capri)



Mezzi aerei impiegati nel dispositivo di contrasto:

Reparto aereo:

- Comando Sezione Aerea di Capodichino;

Mezzi aerei a disposizione:

- nr. 4 elicotteri NH-500 (monoturbina);

#### Elicottero NH-500 (monoturbina)

#### Caratteristiche tecniche

- Autonomia: 2,20 h. circa (4 h. circa con serbatoi supplementari);
- Velocità di crociera: 90 kts;
- Velocità max: 130 Kts;
- Carico max passeggeri: 4 persone;

Avionica:

- NDB;
- Altimetro;
- Virobandometro;
- Orizzonte;
- Anemometro;
- Variometro;
- Girobussola;

Mezzi di comunicazione:

- Apparecchiature radio operanti sulle frequenze aeronautiche e sulle frequenze di servizio del Corpo.



Cattura della m/n “Catarina M.”  
Acque prospicienti il porto di Napoli  
- 18 dicembre 1978 -

Diario delle operazioni:

La Centrale Operativa Legionale, in relazione ad attività info-  
investigativa condotta attraverso il costante monitoraggio dei

“motoscafi blu” presenti nei vari porti di Napoli, ordina al C.te di sez. Aerea, dopo averlo informato che molti motoscafi contrabbandieri hanno lasciato gli ormeggi, di effettuare una ricognizione a largo raggio a S-SO dell’isola di Ischia.

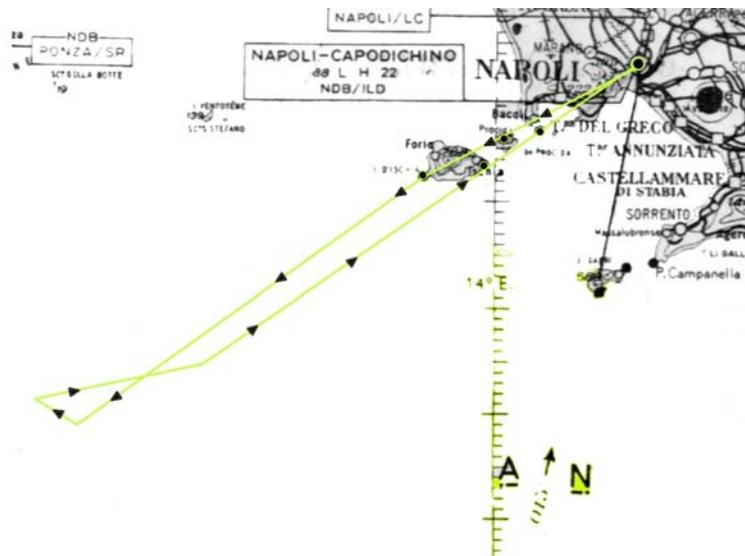
Alle ore 10.30 le “volpi” 86 e 59 decollano dall’aeroporto di Napoli/Capodichino.

Gli equipaggi dei due elicotteri sono formati, rispettivamente, dai seguenti militari:

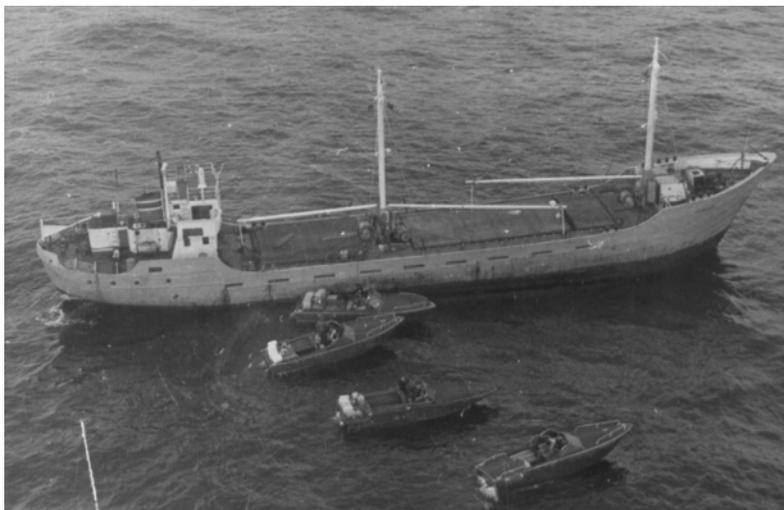
M.M. 81015 (Volpe 86) M.M. 80961 (Volpe 59)

- Cap. Pil. Baldella Alberto - Brig. Pil. Di Scala Lorenzo
- App. Spec. Galiano Benito - M.O. Spec. Giordano Bruno
- App. Elip. Maiolino Domenico - Brig. Spec. Cainero Walter

Rotta seguita dalle due unità aeree



- h. 10.55: avvistamento, da parte della “Volpe 86” e della “Volpe 59” di alcuni “scafi blu” diretti verso le coste napoletane e individuazione, in lontananza, della sagoma di una nave;
- h. 11.10: sorvolo della M/N “Katerina M.”, ferma con sottobordo 12 motoscafi impegnati in operazioni di caricamento di casse di T.L.E.; viene allertato il Centro Op.vo Legionale;



- h. 11.10–11.40: inseguimento di tre motoscafi blu da parte della “Volpe 59”, mentre la “Volpe 86” si sofferma sulla motonave “Katerina M.” per effettuare i rilievi fotografici;



- h. 11.40 c.ca: contatto visivo delle “Volpi” con il G. 46 “SILANOS” che, appena giunto sul luogo, inizia il tallonamento dei tre motoscafi;
- h. 12.10: il G. 46 SILANOS, giunto a 12 miglia da Punta Carena (Capri), all’interno delle acque territoriali, intima l’Alt a tre “motoscafi blu” i quali, inottemperanti all’ordine, assumono direzioni diverse;
- h. 12.10: la Volpe 59 e la Volpe 86, causa limite autonomia, fanno rotta per l’aeroporto di Napoli Capodichino dove atterrano alle ore 12.30;
- h. 13.40: le Volpi 59 e 86 riprendono il volo per rintracciare la nave-madre precedentemente avvistata e far convergere su di essa le unità navali inviate dalla centrale operativa al fine di pervenirne alla cattura in quanto, nel frattempo, era stato abbordato uno dei tre motoscafi contenente un ingente quantitativo di T.L.E. di contrabbando, proveniente dalla “Katerina M.”;
- h. 14.25: la Volpe 59 e la Volpe 86 si portano nuovamente sulla M/N “Katerina M.”, situata a 41 miglia da Punta Imperatore (Ischia), nei pressi della quale trovano 15 motoscafi intenti in operazioni di caricamento;
- h. 14.50: il G. 70 “Gabriele” raggiunge la M/N ed inizia ad “ombreggiarla”, in quel momento i due elicotteri iniziano a “tallonare” alcuni dei motoscafi trovati sottobordo;
- h. 15.20: a 10 miglia da Punta Imperatore i due elicotteri comunicano il superamento, da parte dei motoscafi “tallonati”, del limite delle acque territoriali e successivamente il rientro, per termine autonomia, presso l’aeroporto di Capodichino;
- h. 16.30: il G. 70 “Gabriele”, essendosi verificati i presupposti legittimanti di cui all’art. 23 della Convenzione di Ginevra sull’Alto Mare del 28 aprile 1958, si porta nelle vicinanze della M/N “Katerina M.” ed intima l’Alt con le rituali segnalazioni previste dal Codice Internazionale dei segnali, senza ottenere alcun esito;

- h. 17.15: a 49 miglia da Punta Imperatore, non essendo stato ancora raggiunto da altra unità militare e in concomitanza con il peggioramento delle condizioni metereologiche, il G. 70 “Gabriele” tenta l’abbordaggio della M/N;
- h. 17.30: dopo ripetuti tentativi, a 50 miglia da Punta Imperatore, la M/N “Katerina M.” viene abbordata;



L’equipaggio M/N “Katerina”, composto da 7 persone di varia nazionalità, viene tratto in arresto. La M/N, risultata essere priva di carico, viene condotta verso il porto di Napoli e ivi giunta viene sottoposta a sequestro.

Nominativi dei soggetti tratti in arresto:

- SKORDILIS PANAGIOTIS;
- NARGIANNIS STYLIANOS;
- MITROPOULOS ATHANASE;
- KULIANOS NIKOLAOS;
- SEID AHMED ABBAS MOHAMED;
- HOODIN ALEDO MOHAMED ALI;
- MAHMOUD AHMED ALI IBRAHIM;

- FORTE RITA (PROPRIETARIA DEL MOTOSCAFO SEQUESTRATO).

E, successivamente, condannati per i seguenti reati:

- art. 416 C.P.; art. 6 C.P.; 284, 295 b,c,d D.P.R. 23.01.1973 nr. 43; Conv. Alto Mare di Ginevra 29 aprile 1958; L. 159/76; art. 459 C.P. in relazione art. 48 C.P.; L. 1409/76.

La cattura della M/N “Katerina M.”, per le modalità con le quali è stata portata a termine, costituisce una evoluzione dell’applicazione della normativa della Convenzione di Ginevra nella parte relativa al concetto della “presenza costruttiva”. Per dimostrare il lavoro in “equipe” fra la nave-madre e i motoscafi gli operatori non erano più costretti a svolgere un’attività di vigilanza per le due entità (nave-madre/motoscafo), senza soluzione di continuità, bensì, la prova del reato poteva desumersi anche attraverso l’uso di apparecchiature audiovisive effettuato anche in tempi discontinui.

Per il gruppo di “paranze” (associazioni di persone legate da vincoli di amicizia o parentela), che hanno organizzato la “spedizione marittima”, la perdita della M/N “Katerina M.” costituisce un duro colpo.

**GEN.B. PAOLO POLETTI**  
*La riforma del comparto aeronavale*



1. L'evoluzione dello scenario operativo del Mediterraneo (minaccia terroristica, immigrazione clandestina e traffici illeciti) e l'esigenza di valorizzare sempre di più la già elevata professionalità del personale del comparto, nonché la necessità di migliorare costantemente l'efficienza gestionale dei mezzi navali ed aerei in dotazione, hanno richiesto la messa a punto di un complessivo riordino del dispositivo di vigilanza aeronavale del Corpo, attraverso una dottrina nuova e meno costosa.
2. I principi (operativi) a cui si ispira il nuovo assetto sono in sintesi i seguenti:
  - individuazione di una nuova linea di difesa avanzata operativa, tale da rendere più efficace il presidio delle coste nazionali;

- diversificazione del comparto tra una componente alturiera ed una costiera;
- maggiore integrazione tra componente aeronavale e territoriale, stabilendo un chiaro assetto di competenze e di procedure di coordinamento;
- conferimento al personale del comparto di più ampi compiti di polizia economico finanziaria, da svolgersi anche sul territorio, al fine di esaltarne il ruolo ed il patrimonio professionale specialistico;
- rispondere, con un efficace dispositivo di contrasto, alle nuove esigenze di controllo e sorveglianza delle frontiere marittime comunitarie, nel quadro della costituita “Agenzia Europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne (Frontex)”.

3. I lineamenti logistici sono:

- ripartizione delle dotazioni di mezzi tra le due componenti al fine di ottimizzarne e valorizzarne l'impiego in funzione delle loro capacità tecnico- operative;
- ottimizzazione dell'impiego delle risorse finanziarie disponibili, attraverso la centralizzazione delle forniture di beni, servizi e manutenzione, nonché la razionalizzazione delle dotazioni di mezzi delle due componenti.
- radiazione di un terzo della flotta;
- acquisizione di unità navali di nuova generazione, corredata da adeguati pacchetti logistici.

4. Per l'attuazione della riforma è stato predisposto un complesso programma, che individua obiettivi, responsabili e tempi di

attuazione. Il vasto programma investe diversi settori: l'ordinamento, il personale (relativamente alla componente addestrativa ed all'impiego), le operazioni, la logistica (sia negli aspetti infrastrutturali che nella gestione centralizzata della catena di approvvigionamento e manutenzione), nella comunicazione (interna ed esterna).

5. Compiti alturiero.

La componente alturiera rappresenta una linea di “difesa avanzata”, con il compito principale di assicurare un'attività di prevenzione degli illeciti perpetrati in alto mare e di controllo delle frontiere marittime esterne dell'Unione Europea. Rappresenta il naturale anello di “congiunzione operativa” nell'attività di collaborazione e cooperazione internazionale. E' chiamata ad assicurare attività di supporto alla componente costiera sia nel caso in cui l'innescò parta in alto mare e prosegua nelle acque territoriali, sia nell'ipotesi in cui l'attività scaturisca nelle acque territoriali o dalla componente costiera.

6. Compiti componente regionale.

Una delle novità salienti della riforma è rappresentata dall'assegnazione di funzioni di polizia economico finanziaria alla componente regionale non solo nelle acque territoriali, interne e contigue, ma anche sul territorio.

Quest'ultimo aspetto si tradurrà nello sviluppo di servizi a terra originati in mare e in attività ispettive nei confronti di esercizi siti nei porti e lungo il litorale. In particolare, l'attività ecofin a terra sarà concordata e coordinata dai Comandanti Provinciali.

Oltre all'attività ecofin, la componente regionale è chiamata ad assicurare supporto sia al dispositivo alturiero sia ai Reparti territoriali (si pensi ad esempio ad un'operazione di servizio innescata da un'attività d'indagine di un GOA che prevede lo sbarco di un natante).

Ulteriori attività demandate alla componente regionale riguardano la sorveglianza del mare territoriale, delle acque contigue ed interne, non solo a contrasto dei traffici illeciti ma anche a tutela del demanio e dell'ambiente, nonché a tutela dell'ordine e sicurezza pubblica.

7. Comando e controllo.

Rappresenta la “saldatura” delle due componenti del dispositivo ed è costituito dalle sale operative del COAN, dei GAN, dei ROAN e dei Comandi Provinciali, che si avvalgono del sistema C4i (ove previsto) e dei sistemi di trasmissione dati e fonia in uso al Corpo.

Occorre evidenziare che in presenza di sale operative condivise il personale ivi impiegato mantiene la dipendenza dalla propria linea gerarchica, fermo restando che le sale assicurano la complessiva azione di coordinamento, sia per quanto attiene i profili aeronavali sia quelli terrestri.

8. Coordinamento.

a. Alturiero/Regionale. Le disposizioni di dettaglio elaborate, sia per la condizione di normale vigilanza sia per quella di allarme, stabiliscono, in linea generale, che il comando e controllo dei mezzi aeronavali impiegati in operazioni integrate sul mare è in capo alla componente alturiera, mentre la direzione del servizio in è in capo al Reparto originatore del servizio.

b. ROAN/Territoriali. Per i servizi che originano in mare (compresi quelli scaturenti dalla componente alturiera) e che hanno degli sviluppi a terra, sussiste l'obbligo in capo al ROAN di preavviso ai reparti territoriali interessati.

Per i servizi ecofin a terra, è necessario che l'attività ispettiva sia programmata sotto il coordinamento del Comandante Provinciale. In particolare, sarà comunque la componente territoriale a scegliere i soggetti da sottoporre a controllo. Le attività ECOFIN svolte dai R.O.A.N. concorrono al raggiungimento degli obiettivi assegnati.

9. La riforma ordinativa ha comportato:

- per la componente alturiera, l'istituzione di tre nuovi Gruppi Aeronavali (La Spezia, Cagliari e Trapani) che si aggiungono ai due già esistenti (Messina e Taranto), dipendenti dal Comando Operativo Aeronavale;
- per la componente costiera la soppressione di alcuni reparti ritenuti, alla luce della filosofia a base del nuovo impianto, non più necessari.

Un ulteriore effetto di tipo “strutturale” che la riforma avrà nell'immediato sarà la riduzione di circa un terzo della flotta, con la conseguente compressione di oneri di gestione e l'aumento delle ore di navigazione per le singole unità.

10. Logistica.

Oltre alla necessità di intervenire strutturalmente sulla flotta, attraverso la radiazione delle unità più obsolete e la concentrazione dei mezzi di nuova generazione (più performanti e meno costosi), la riforma mira a centralizzare due funzioni chiave: la supply chain

ed i servizi di manutenzione. A tali funzioni assolveranno il Centro Navale di Formia ed il Polo di Nisida.

Il centro Navale definirà gli standard dei materiali e si occuperà della successiva acquisizione in modalità accentrata. L'immagazzinamento e la distribuzione di tali materiali sul territorio si raccorderà con un altro progetto in atto, quello relativo all'esternalizzazione dei magazzini ed alla distribuzione di parte dei materiali (divise, casermaggio, vernici...) direttamente a destino.

IL Polo di Nisida dovrà, attraverso una puntuale calendarizzazione, assicurare i servizi di manutenzione programmabili per le unità navali (carenamento).

Oltre ad ottenere indubbi vantaggi in termini di risparmio, grazie ad un unico appalto, sarà assicurata una forma di turn over delle unità navali, mediante la quale l'equipaggio lascerà la propria imbarcazione, per la relativa attività di manutenzione, e ne prenderà un'altra, facendo immediato rientro al reparto ed assicurando così standard di operatività costanti ed elevati.

Per ciò che attiene gli interventi infrastrutturali di adeguamento o di nuova costruzione le relative risorse finanziarie saranno assicurate grazie alla finanziaria 2006.

#### 11. Formazione.

E' stato approvato un piano di formazione ad hoc finalizzato a riqualificare il personale del comparto navale per i compiti ecofin. Questo piano sarà, per il personale PEISAF, attuato a livello locale, mentre per gli ufficiali saranno previsti entro agosto 2006 adeguati corsi centralizzati.

Parallelamente, si interverrà anche nei piani formativi dei reparti d'istruzione che, già a partire dal 2007, prevederanno una formazione di base comune per la componente ordinaria e quella aeronavale. Quest'ultima completerà il percorso formativo con la specializzazione prevista.

## 12. FRONTEX. Opportunità per il Corpo.

La posizione strategica dell'Italia nel bacino del Mediterraneo, la pluriennale esperienza e professionalità maturata dai militari del Corpo per il contrasto ai traffici illeciti in mare anche in campo internazionale (ivi compresa la lotta all'immigrazione clandestina), nonché il nuovo assetto del comparto aeronavale, costituiscono credibili premesse per accreditarsi presso la nuova Agenzia con progetti ambiziosi. In particolare, il Corpo dovrà perseguire i seguenti obiettivi:

- creazione di un polo europeo per la formazione (Scuola di PT e Scuola nautica di Gaeta) che, per conto dell'Agenzia, eroghi formazione per l'attività da svolgersi lungo la frontiera marittima comunitaria;
- riconoscimento della Guardia di Finanza come reparto specializzato, ai sensi dell'art. 16 del Regolamento comunitario, e fulcro di un sistema europeo integrato per il controllo e la sorveglianza delle frontiere marittime del Mediterraneo.

Il raggiungimento di tali obiettivi, oltre a conferire ulteriore lustro in ambito internazionale, favorirebbe la concessione di finanziamenti per il Corpo, comprimendo così parte dei costi per la formazione del personale e per la gestione della flotta.



**GEN. D. EDOARDO ESPOSITO**  
*Intervento di chiusura del Comandante  
della Scuola Polizia Tributaria*

Desidero innanzi tutto esprimere al Presidente del Museo Storico - Gen. Luciano Luciani - il mio più vivo ringraziamento per la pregevole iniziativa di cui è stato promotore ed alla quale, come Comandante della Scuola di Polizia Tributaria, ho prontamente aderito.

Il tema del contrabbando sulle coste del Tirreno e a Napoli, di cui oggi abbiamo discusso si collega a quello del contrabbando al confine di terra, affrontato nel convegno di Bergamo, e a quello sulle coste dell'Adriatico, che costituirà oggetto di un futuro convegno.

Non v'è dubbio che, negli anni dal 1950 al 1985, la “lotta” della Guardia di Finanza al contrabbando sulle coste Tirreniche e napoletane, in particolare, sia stata particolarmente intensa e tenace, potendo contare non solo sulla straordinaria perizia e sull'abnegazione dei militari del Corpo, ma anche sull'applicazione di più puntuali strumenti giuridici nel frattempo intervenuti, quali l'istituto della “presenza costruttiva” e del “diritto di inseguimento” previsti dalla Convenzione di Ginevra sul diritto del mare, che hanno sicuramente favorito la definitiva eliminazione di numerose ed importanti organizzazioni ed imbarcazioni contrabbandiere.

L'esperienza maturata sul campo, confortata anche dalla diretta testimonianza di alcuni degli illustri relatori che si sono

succeduti nella giornata odierna, rimarca come, pur avendo il Corpo efficacemente contrastato il fenomeno del contrabbando sul piano operativo, non venne compreso, da parte dell'opinione pubblica, appieno il disvalore sociale del fenomeno, tanto che si consentì che lievitasse, dapprima la protervia dei contrabbandieri, poi il livello dello scontro, fino allo sprezzo stesso della vita umana con il verificarsi di episodi sempre più cruenti, che coinvolsero sino alle soglie del terzo millennio anche numerosi appartenenti al Corpo.

La possibile sottovalutazione delle radici sociali del fenomeno può, d'altro canto, contribuire a spiegare come mai neanche la sua sostanziale scomparsa abbia eliminato quel terreno di coltura che lo alimentava, determinando, al contrario, l'attecchire di altre fenomenologie di illeciti, con le quali il Corpo oggi continua a cimentarsi.

Riflettere, perciò, sulla storia del contrabbando napoletano e del ruolo svolto in quelle circostanze dal Corpo può contribuire a comprendere e ad affrontare, meglio attrezzati, le sfide che nuovi gruppi criminali lanciano all'interesse dei cittadini e alla difesa della legalità.

A conclusione della ricognizione storica, l'ultimo relatore, il Gen.B. Paolo POLETTI, ha illustrato come proprio partendo da un'analisi globale delle fenomenologie criminali che si realizzano sul mare e lungo le coste la Guardia di Finanza abbia proceduto alla revisione organizzativa - che è di questi giorni - del proprio settore aeronavale, con la costituzione del Comando Aeronavale Centrale, volto a conferire - come ci ha spiegato il Comandante Generale nel suo primo intervento - ulteriore impulso alle attività di contrasto

ai traffici illeciti via mare e, in particolare, all'immigrazione clandestina, coordinandone l'azione con la componente terrestre.

Grazie a tutti gli intervenuti, che saluto con l'auspicio di un'altrettanta lusinghiera presenza al prossimo convegno che concluderà questo speciale ciclo storico-ricognitivo, trattando del contrabbando in Adriatico.



## **APPENDICE**



**TEN. COL. ADOLFO PALERMO**  
***Operazione "Brave Bunting"!***  
***Ovvero, il volto del contrabbando***

***Tratto dalla Rivista della Guardia di Finanza, anno XIII  
n.1, gennaio-febbraio 1964, pag.17.***

*L'episodio della cattura della nave contrabbandiera «Brave Bunting», avvenuto recentemente durante una operazione condotta da mezzi aereo-navali della Guardia di Finanza nel medio e basso Tirreno, ha offerto all'A. l'occasione di esporre - con la rievocazione delle vicende più incalzanti dell'operazione stessa - alcune considerazioni sulla effettività di certe connessioni di ordine criminale, in relazione alla quali il problema del contrabbando vuole essere portato su un piano di discussione di indole prettamente sociale, oltre che fiscale.*

1. Si suole dire che il contrabbando rientra nella categoria delle azioni umane che derivano il proprio carattere illecito esclusivamente dalla volontà della legge. E si sostiene, nella corrente opinione, che il contrabbando, nel suo contenuto sostanziale, altro non è che uno specifico fatto economico, uno scambio di ricchezza che obbedisce alle leggi generali della produzione e della circolazione dei beni e che inerisce al concetto di impresa economica in maniera non difforme da quella delle altre analoghe manifestazioni organizzative dei fattori della produzione; solo per effetto del divieto giuridico esso si

immette nella macroeconomia in modo abnorme e produce distorsioni, in senso negativo o positivo, sugli sviluppi del reddito collettivo di determinati ambienti.

E difatti, a prima vista, non sembra che negli apprezzamenti generali insiti nella coscienza originaria del popolo il contrabbando trovi una propria catalogazione; la sua figura antiggiuridica si definisce nella società in una fase successiva a quella istituzionale, mentre la società completa la propria organizzazione ed acquista un corpo giuridico più complesso, in aderenza alla maggiore estensione dei fini che essa si propone. Qui, le esigenze connesse alla cura degli interessi generali esigono - su un fondamentale giudizio di indole fiscale, oppure anche di ordine economico, politico, sociale - che il libero svolgimento di alcuni scambi economici sia condizionato all'osservanza di certe formalità e subordinato ad una prestazione di natura pecuniaria da parte di chi a questi scambi abbia interesse. Quando tale condizione viene sancita dal diritto, essa assume i caratteri propri del bando, cioè di una ordinanza emanata sulle necessità del momento, modificabile o abrogabile allorché le particolari esigenze siano mutate o venute meno. E la trasgressione di quest'ordinanza assume nell'ordinamento giuridico la figura di un atto illecito - il contrabbando - la cui specialità deriva proprio dal fatto che esso è condannabile in dipendenza di uno speciale apprezzamento.

Per tali motivi, se il contrabbando ha per oggetto cose che rientrino nel comune commercio dei beni, la morale non lo considera differentemente da un qualsiasi fatto lucrativo e ne

giustifica il largo margine di utile sul maggior rischio al quale è esposta l'impresa. Analogamente, la coscienza religiosa di ogni tempo non lo condanna, in quanto nessuna dottrina a contenuto spirituale ha mai inteso ostacolare la libertà delle iniziative e degli scambi economici, poiché essa vede nelle une e negli altri - dalle semplici forme primitive a quelle complesse e tecniche dell'epoca moderna - una funzione connaturata nella personalità umana e, nella maggior parte dei casi, un mezzo utile per la propria penetrazione ed espansione tra i popoli.

2. Così ragionando, si sarebbe indotti a vedere nel fenomeno del contrabbando una realtà turbativa dell'ordine giuridico, ma tuttavia non necessariamente contrastante con il comune e generale senso etico: sicché si dovrebbe pervenire alla conclusione logica di poter concepire il contrabbando come un reato a sé stante, non avente alcun nesso con le figure di reato che la criminologia considera tra quelle contrarie alle fondamentali esigenze sociali, e perciò non suscettivo di conseguenze più gravi di quelli che esso comporta per se stesso. L'esperienza pratica, invece, conduce a conclusioni del tutto diverse.

La contravvenzione a un ordine costituito è una manifestazione di ribellione che, quando si estrinseca attraverso forme fraudolente e con carattere di professionalità, costituisce un elemento causale di grande peso sulla determinazione dell'uomo al compimento di crimini ben più gravi, e produce così una serie di conseguenze dannose che pongono problemi di sicurezza sociale molto difficili.

Per avere una conferma di tale tesi è sufficiente considerare tre elementi, i quali si pongono come peculiari dell'aspetto crimosamente evolutivo che il contrabbando ha acquisito specie nell'epoca attuale:

- la possibilità di conseguire larghi e immediati guadagni pecuniari che, presentandosi - quando non intervenga la reazione di legge - apparentemente facili, distraggono del tutto ed in linea definitiva l'individuo dalla concezione di un lavoro produttivo da condursi nei limiti di una normale e sana competizione economica;
- la tendenza dell'attività contrabbandiera, in un'epoca di grande espansione dei traffici internazionali, ad assumere forme organizzate sempre più vaste e complesse, poggiate sull'investimento di ingenti mezzi finanziari e sull'impiego dei più evoluti mezzi tecnici, sulle quali agisce come elemento di coesione, oltre l'interesse al lucro comune, presupposto del lucro individuale, la convinzione della prevalenza della forza e dell'intimidazione dei rapporti interni ed in quelli esterni;
- l'opinione di poter coartare in ogni modo l'imperativo della legge ricorrendo, senza esitazioni, all'assurdo della violenza.

Le manifestazioni di tali ripercussioni negative in campo sociale non sono legate a particolari ambienti geografici, ma è sulle vie d'acqua dei traffici clandestini che esse giungono talvolta ad assumere le forme più acute, perché negli

ambienti isolati e liberi come quello marino la volontà delittuosa trova più facile eccitazione e più rapido sfogo.

3. La sera del 15 gennaio 1964, un mezzo navale della Guardia di Finanza, il guardacoste «G/C Paolini», si trovava in missione operativa nei pressi di Capo Miseno. La sua attività si inseriva nel quadro di un dispositivo anticontrabbando organizzato a causa dell'avvicinamento alle acque del basso Tirreno di una nave contrabbandiera partita pochi giorni prima da Gibilterra con un carico di sigarette destinate a sbarchi clandestini.

Il comandante e l'equipaggio del «Paolini» avevano avuto notizie sul nome, tipo e dimensioni della nave contrabbandiera e sapevano pure che era munita di impianto radar, ma non sapevano, e neppure lo supponevano, che al comando di questa si trovava un uomo che pochi anni prima - imbarcato su un'altra nave conosciuta per l'audacia delle sue imprese contrabbandiere - durante un drammatico contatto con un motoscafo veloce della Guardia di Finanza al largo delle isole Egadi, non esitò a lanciare sul mezzo inseguitore ordigni incendiari per ricacciare nel più sbrigativo dei modi la molestia di quell'intervento.

Quella sera il guardacoste «Paolini» percorreva le acque di Capo Miseno per portarsi dinanzi alla foce del Garigliano e di lì spostarsi verso le isole di Procida e Ischia; navigava a velocità normale e con le luci regolamentari accese per non destare motivi di sospetto sullo schermo radar della nave contrabbandiera.

Per una fortuita coincidenza la nave contrabbandiera, anch'essa regolarmente illuminata, si trovava nella stessa zona e,

seguendo una rotta opposta a quella del guardacoste, dirigeva verso terra.

L'espedito reciproco della illuminazione di bordo giocava nel modo più efficace per favorire quell'incontro, che si realizzava con tutta naturalezza, quasi che le due navi avessero prestabilito un luogo di appuntamento ed ora si apprestassero a raggiungerlo.

Ad una distanza di circa cento metri, il «Paolini» mette in azione il proiettore di bordo ed illumina il natante alla propria sinistra; ne riconosce il tipo, i caratteri delle sovrastrutture come quelli delle classiche navi contrabbandiere tangerine e intima il fermo con segnalazione ottica avvalendosi del codice internazionale. Quindi, poiché la nave non obbedisce, fa una rapida manovra di accostamento per mettersi in posizione di abbordaggio. Ma a questo punto avviene l'imprevisto. Mentre il «Paolini», tagliata posteriormente la rotta del mezzo contrabbandiero vira sulla propria sinistra per mettersi nella stessa direzione, quest'ultimo contromanovra e, virando a sua volta rapidamente a dritta, dirige la prora a tutta forza contro il centro della fiancata sinistra del guardacoste con il proposito di sfondarne l'opera viva e mandarlo a picco. È una deliberazione tanto improvvisa quanto temeraria, che punta in modo assai notevole sulla probabilità di disorientamento dell'avversario e che, anche questa volta, come presso le Egadi, tende a risolvere l'impaccio nella maniera più sollecita.

Il «Paolini», sorpreso mentre i suoi due motori sono in marcia reciprocamente invertita per la manovra di virata, non ha più

tempo per scivolare in avanti poiché ciò darebbe modo all'aggressore, ormai vicinissimo, di colpire con maggiore precisione il bersaglio. Al comandante, nei pochi istanti utili per agire, non resta che retrocedere con i motori a tutta forza; egli adotta questa soluzione e riesce a sottrarre allo speronamento le parti vitali della nave.

La collisione si produce violentissima e il mascone di sinistra del «Paolini» viene squarciato dalla chiglia al piano di coperta; resta tuttavia integra la paratia di prora che blocca la via d'acqua e salva la situazione.



*La prua del guardacoste «Paolini» speronato dal Brave Bunting*

L'urto tremendo ha fatto cedere anche il basamento dell'affusto della mitragliera di bordo che rimane inutilizzabile, mentre uno dei finanzieri, che si appresta a dare man forte all'armiere, viene sbalzato in mare.

Frattanto la nave contrabbandiera riesce a disincagliarsi dalla prua del «Paolini» e, spegnendo tutte le sue luci, si svincola e

dirige al largo. Sono le ore 22,48 del 15 gennaio; da questo momento ha inizio una delle più importanti operazioni di cattura di navi contrabbandiere che la storia della Guardia di Finanza ricordi: l'operazione «Brave Bunting», dal nome della nave pirata, comandata dal francese Bergez Henry Raoul.

4. La missione della nave «Brave Bunting», battente bandiera Honduras, era stata percepita in tempo dagli organi investigatori della Guardia di Finanza. Mentre l'imbarcazione dirigeva verso le coste del basso Tirreno, la Centrale Operativa del Comando Generale assumeva il coordinamento delle operazioni e faceva concentrare nel presumibile teatro delle operazioni gli aerei e le unità navali necessarie per avvistare e intercettare il mezzo contrabbandiero. Il dispositivo della Legione di Napoli, in particolare, veniva rinforzato con il 2° Nucleo Navale di manovra che, per la sua mobilità e autonomia, si prestava efficacemente ad integrare l'azione di vigilanza dalle altre unità schierate nelle acque del Golfo, tra le quali il «G/C Paolini». Il 15 gennaio, a causa delle avverse condizioni meteorologiche, i mezzi aerei della Legione di Napoli non poterono levarsi in volo e di questa circostanza seppe subito approfittare la «Brave Bunting» per avvicinarsi senza essere scorta e portarsi sotto costa a notte inoltrata. La nave contrabbandiera osservava rigorosamente il silenzio radio; per eventuale invio di messaggi portava seco un certo numero di colombi viaggiatori.

Fallito il tentativo di sbarco per l'intercettazione da parte del «Paolini», e compiuto lo speronamento, la «Brave Bunting» scomparve celando il benché minimo segno della propria rotta e delle proprie intenzioni. La Centrale Operativa, perciò, dovette prendere in considerazione tanto la possibilità che la nave si ponesse alla ricerca di un punto di ridosso relativamente sicuro, in rapporto alle avarie presumibilmente riportate all'atto dello speronamento, quanto il probabile tentativo di far ritorno alla propria base lungo una rotta del Canale di Sardegna o quella delle Bocche di Bonifacio. In conseguenza, organizzò e mantenne costantemente attivo un intenso pattugliamento costiero, con unità navali ed elicotteri, sull'arco comprendente Anzio, le Isole Lipari, le Isole Egadi e le coste meridionali della Sardegna; dispose una sistematica esplorazione aerea nella zona centrale del basso Tirreno con aerei in partenza avvicinata da Napoli, Palermo e Cagliari; assicurò il blocco delle Bocche di Bonifacio facendovi dislocare il guardacoste «G/C Steri».

Alle ore 17 del giorno 16, il guardacoste «Steri», mentre effettuava un pattugliamento in posizione leggermente avanzata ad oriente delle Bocche di Bonifacio, avvistava la «Brave Bunting» che dirigeva verso le Bocche mantenendosi sulla scia di una grossa nave da carico. Il mezzo contrabbandiero presentava una falla di un certo rilievo sul mascone di dritta, non issava bandiera e occultava il proprio nominativo mediante un drappo disteso sulla poppa.

A distanza ravvicinata, il guardacoste intimò il fermo esponendo a vista l'apposito segnale internazionale, ma senza esito; vani

risultarono pure altri segnali alla voce, e senza seguito rimase pure una raffica di mitragliera sparata in aria a scopo intimidatorio, giacché il «Brave Bunting», manovrando a serpentina, continuava la sua fuga per avvicinarsi alla Corsica. Si rese perciò necessario per il guardacoste mettersi in posizione idonea al tiro e aprire il fuoco da una distanza di circa 200 metri puntando in direzione della sala motori del mezzo contrabbandiero.

Il tal modo fu possibile ottenere la resa dell'equipaggio, di cui tre persone erano rimaste ferite non gravemente, e procedere alla cattura della nave.

Qualche ora dopo, nel porto di La Maddalena, con l'arresto degli otto componenti dell'equipaggio – due francesi, quattro spagnoli e due marocchini – con il sequestro della nave e del carico, questo costituito da kg. 4.485 di sigarette estere, si concludevano definitivamente le imprese della «Brave Bunting», unità eccellentemente attrezzata per missioni contrabbandiere a largo raggio, dotata di quattro motori per complessivi 4000 HP, di un radar, di uno scandagliatore elettronico e munita di cabina di comando e serbatoi del carburante blindati con lastre di acciaio da 12 mm. Di spessore.

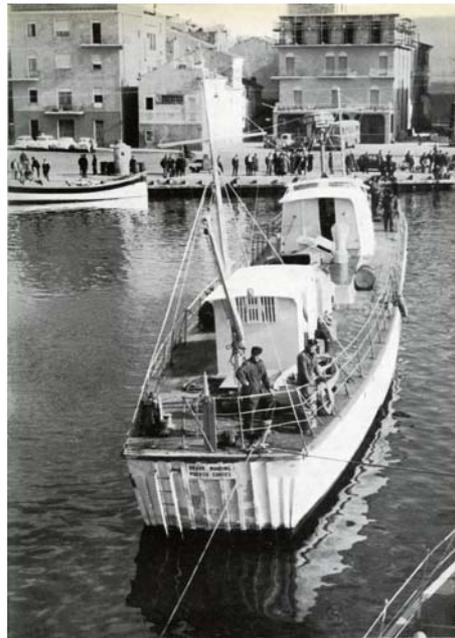
5. Nelle acque del Capo Miseno, all'atto dello scontro tra la «Brave Bunting» ed il guardacoste «Paolini», il finanziere Martello Ignazio veniva scaraventato in mare dalla stessa violenza dell'urto. Nell'emergere, il militare si accorgeva di trovarsi chiuso tra le murate delle due navi che si avvicinavano sempre più l'una all'altra e, per evitare di rimanere stritolato,

si tuffava in profondità riuscendo a scavalcare da sotto la chiglia del «Paolini» e a portarsi a nuoto più al largo.

Quest'allontanamento, reso sempre più accentuato da una forte corrente marina, frustrò le ricerche che il guardacoste e le altre unità frattanto accorse da Napoli condussero febbrilmente per recuperare il militare.

Al finanziere Martello non restò altra soluzione che liberarsi dei panni e dirigersi a nuoto verso terra. Qualche ora dopo la fatica e il freddo cominciarono a prendere il sopravvento, e in breve il militare dovette cominciare a rassegnarsi al peggio.

Però, siccome la sua buona stella non era ancora tramontata, egli fu tratto in salvo da una piccola nave petroliera, la «Gorgona», che per caso lo scorse sulla sua rotta.



6. La fine delle imprese della « Brave Bunting » s'inserisce come uno dei tanti episodi positivi, senza dubbio tra quelli più

significativi, nella lotta contro la minaccia contrabbandiera sulle coste del nostro Paese. Lotta sostenuta non soltanto col cuore, come sempre, ma anche con intelligenza e tecnicismo; infatti, oggi il contrabbando si differenzia per livelli e quello internazionale rivela una grande capacità di allineamento ai progressi della tecnica e delle scienze per acquisire mezzi sempre più efficaci e sicuri. È, questa, un'arroganza che pone in luce il vero volto del contrabbando!

Ma la Guardia di Finanza vigila e difende, perché il Paese deve essere difeso non soltanto nei suoi interessi finanziari ma in tutti gli altri interessi superiori ai quali il contrabbando attenta con le forme criminose che porta naturalmente sulla sua scia e che non sempre tutti sanno percepire: dalla delinquenza comune al traffico di stupefacenti, dal movimento clandestino di persone indesiderabili allo spionaggio militare.