Relazione

del

Gen. Div. o.a. pil. Mantini Roberto

presentata

al Convegno organizzato dal Museo Storico della Guardia di Finanza in collaborazione con il Comando Provinciale Guardia di Finanza di Como.

Oggetto del Convegno: “Il contrabbando al confine alpestre nei secoli XIX e XX”

Palazzo Terragni di Como, 28 e 29 maggio 2013

- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla “X” in alto a destra
- per ingrandire la pagina web premere contemporaneamente i tasti “Ctrl” e “+”
- per ridurre la pagina web premere contemporaneamente i tasti “Ctrl” e “-”

Comando Generale
Guardia di Finanza

Museo Storico
Guardia di Finanza

CONVEGNO DI STUDI

IL CONTRABBANDO AL CONFINE ALPESTRE NEI SECOLI XIX E XX

Como, 28 - 29 maggio 2013

Sede del convegno

Palazzo Terragni
Comando Provinciale della Guardia di Finanza
Piazza del Popolo, 4
Como

Per motivi organizzativi si prega di confermare la propria adesione entro le ore 12.00 del 24 maggio 2013 ai seguenti numeri telefonici:

Museo Storico della Guardia di Finanza

Tel. 06 - 44238841
Fax 06 - 4404205

Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Como

Tel. 031 - 304466
Fax 031 - 304222

Programma del Convegno

28 maggio 2013

Ore 9.15
Indirizzo di saluto del Comandante Generale della Guardia di Finanza
Gen. C.A. Saverio CAPOLUPO

Ore 9.45
Relazione introduttiva
(Cons. Dott. Alessandro LODOLINI)

I Sessione

Presidenza Col. t.SFP Marco PELLICCIA

Ore 10.15
Lo schieramento della Guardia di Finanza al confine alpestre nei primi cento anni dall'Unità d'Italia.
(Cap. Gerardo SEVERINO)

Ore 10.45
Contrasto al fenomeno del contrabbando nel diritto italiano e svizzero.
(Prof. Fabrizio VISMARA)

Coffee break

Ore 11.30
Il contrabbando sulla frontiera nel XIX secolo.
(Col. t.ISSMI Maurizio PAGNOZZI)

Ore 12.00
Il contrabbando sulla frontiera nel XX secolo.
(Gen. Luciano LUCIANI)

Ore 12.30
L'atteggiamento della Confederazione Elvetica nei confronti del contrabbando al confine con l'Italia.
(Dott. Adriano BAZZOCCO)

Ore 13.00
Il contrabbando alla frontiera terrestre oggi.
(Gen. D. Bruno BURATTI)

Intervallo

II Sessione

Presidenza Gen. Luciano LUCIANI

Ore 14.30
L'uso delle armi nel servizio anticontrabbando.
(Gen. Salvatore GOLINO)

Ore 15.00
Il contrabbando di caffè.
(Gen. Mauro MICHELACCI)

Ore 15.30
I caduti ed i dzcorati della Guardia di Finanza nella lotta al contrabbando.
(Prof. Enrico FUSELLI)

Ore 16.00
Editoria e pubblicistica sul contrabbando.
(M.O. Mauro SALTALAMACCHIA)

Ore 16.30
Un contrabbandiere d'altri tempi: Louis Mandrin.
(Gen. Espedito FINIZIO)

29 maggio 2013

Presidenza Gen. Vittorio ALVINO

Ore 9.45
La rete di confine. Il servizio anticontrabbando nelle cronache dei secoli scorsi.
(Gen. Rodolfo MECARELLI)

Ore 10.15
Il contrabbando durante le due guerre mondiali.
(Dott. Diego ZOIA)

Ore 10.45
La vita dei finanzieri nei distaccamenti di montagna.
(Gen. Natalino LECCA)

Ore 11.15
L'impiego degli elicotteri nel servizio anticontrabbando al confine terrestre.
(Gen. Roberto MANTINI)

Ore 11.45
Discussione

Ore 12.30
Conclusioni
(Prof. Virgilio ILARI)

Ore 11.15
L'impiego degli elicotteri nel servizio anticontrabbando al confine terrestre.
(Gen. Roberto MANTINI)

Note biografiche del Relatore:

Roberto Mantini.

Generale di Divisione in congedo della Guardia di Finanza.

Durante la carriera ha ricoperto importanti incarichi tra i quali:

~ il comando della Legione di Milano, del Centro di Aviazione di Pratica di Mare, del Gruppo Aereo di Roma e della Sezione Aerea di Intimiano;

~ è stato Capo del Reparto Aeronavale e Capo dell'Ufficio Aereo del Corpo presso il Comando Generale;

~ infine è stato Vice Direttore Operativo con funzioni vicarie della Direzione Investigativa Antimafia.

Argomento della Relazione:

L'impiego degli elicotteri nel servizio anticontrabbando al confine terrestre.

1^ parte: La Relazione

Gen. D. Roberto Mantini

L'impegno degli elicotteri nel servizio anticontrabbando al confine terrestre

1. Precedenti storici

Comincio con il ricordare che la componente aerea della Guardia di Finanza annovera pionieri del volo prima che l'Aeronautica Militare fosse costituita in Forza Armata.

Infatti il Cap. Luca Bongiovanni, finanziere e pioniere aviatore, nel 1908 era al comando della Tenenza di Bergamo e vi fondò,con pochi

altri appassionati, un Aero Club che prese parte ad una delle prime manifestazioni aviatorie in Italia.

Frattanto l'interesse per l'aviazione si faceva vivissimo in ambiente militare e nel gennaio del 1912 fu indetto il primo corso di pilotaggio della aviazione militare cui prese parte il Cap Bongiovanni unitamente ad altri 20 ufficiali di altri Corpi Militari.

Con l'approssimarsi del primo conflitto mondiale l'Ufficiale fu trasferito al Servizio Aeronautico e rientrò nel Corpo a fine 1916 per essere poi destinato alla Legione di Napoli, quale aiutante maggiore. Nel 1920 lasciò il servizio per dedicarsi alle sue ricerche aeronautiche. Morì a Como nel 1966.

Vi furono altri finanzieri aviatori tra i quali ricordo il brig. Giuseppe Bigliani, decorato di medaglia d'argento al valor militare per le azioni di bombardamento compiute nel 1917; il brig. Umberto Cacciuolo, primo istruttore di volo del Corpo; il Ten Mario De Bartolomeis, anch'egli istruttore di volo, che nel 1918 addestrò allievi piloti statunitensi tra i quali Fiorello La Guardia, futuro sindaco di New York.

Va ancora ricordato che, cessate le esigenze belliche e costituitasi l'Aeronautica come Forza Armata, non fu più dato corso al distacco di militari della Guardia di Finanza ma si manifestò l'esigenza di disporre di ufficiali in grado di svolgere funzioni di osservazione aerea e di collegamento con i Reparti di volo.

Furono così formati e brevettati ufficiali "Osservatori dall' aeroplano", con appositi corsi interforze, cui parteciparono anche ufficiali delle Fiamme Gialle fin dal 2° corso nel 1926..Tra questi va ricordato il Ten Raffaello Tani che, per l'esperienza acquisita nel

servizio di volo e per l'attività svolta a cavallo del 2° conflitto mondiale presso il Comando Generale, fu un convinto assertore dell'impiego del mezzo aereo nella vigilanza e quindi uno dei principali promotori della istituzione, nel Corpo, di un Servizio Aereo.

La visione operativa del Ten Tani, affinatasi attraverso studi e valutazioni risalenti fino agli anni'30, quando però l'impiego di ricognitori non poteva non apparire sproporzionato, derivava dalla esigenza di realizzare un consistente ausilio alla vigilanza terrestre e marittima, imposta dall'evoluzione del fenomeno contrabbandiero che cominciava a costituire una pericolosa minaccia prevalentemente da mare.

Ma in breve tempo, vista l'altissima redditività del traffico, si andò incrementando anche la tradizionale attività degli spalloni al confine italo-svizzero . In buona sostanza il fenomeno andava assumendo la caratteristica di " contrabbando d'impresa" in cui il traffico fu monopolizzato da poche ma grosse organizzazioni, largamente dotate di risorse finanziarie in grado di provvedere all'acquisto, al trasporto ed all'immissione dei tabacchi nei mercati di consumo.

Mentre da un lato, per questi motivi, andava rafforzandosi la prospettiva di acquisire mezzi aerei da destinare alla sorveglianza del confine, faceva la sua comparsa in Italia l'ala rotante cui si attribuivano caratteristiche di volo innovative.

Alla presentazione di due elicotteri Bell 47 D alla Fiera di Milano presenziò il Capo Ufficio Servizi del Comando Generale a dimostrazione della sensibilità che la gerarchia riservava alla

problematica operativa indotta dal crescente fenomeno contrabbandiero.

Alle valutazioni conseguenti partecipò, con un articolo sul "Finanziere", anche il Ten Col. Tani al quale va il merito di aver elaborato una prima impostazione razionale d'impiego con la individuazione dei possibili campi d'azione.

Così nell'agosto de 1950 un elicottero fu posto a disposizione della Legione di Trento e della Scuola Alpina di Predazzo per lo svolgimento di una serie di sperimentazioni in ambiente montano, con lo svolgimento di missioni di collegamento, ricognizione e soccorso.

Si trattava di un elicottero , ancora in fase prototipica, dotato di un motore Franklin da 200 hp che consentiva una velocità di circa 77 nodi (142,6 km/h) ed una tangenza di 10900 feet (3322 mt) per un peso max. di 1065 kg.

Vale ricordare per sommi capi il programma di carattere operativo attuato lungo una ipotetica linea di confine di circa 16 km con quote variabili tra i 600 mt. e gli oltre 2000 mt. nella Legione di Trento:

- collegamento rapido in montagna;
- trasporto e controllo di pattuglie in appostamento;
- perlustrazione per la repressione del contrabbando lungo la supposta linea di confine.

La sperimentazione si svolse come programmato e con esito positivo ma rimasero perplessità nei vertici del Corpo dovute sostanzialmente ai limiti del mezzo nel volo notturno, nelle condizioni meteo avverse, nelle sue capacità di carico.

Dico subito che tali perplessità sarebbero state superate molti ma molti anni dopo con l'evoluzione dello stato dell'arte.

Tuttavia si aprì una riflessione sull'esigenza di ammodernamento del dispositivo di vigilanza. Anche in questo caso manifestò il suo pensiero, dalle pagine della "Rivista tecnico professionale del Corpo", il Ten. Col. Tani il quale, traendo spunto dagli esperimenti condotti due anni prima, sostenne che il sistema di vigilanza doveva evolversi da sistema "a cordone" in dispositivo elastico dotato di mobilità e di un efficiente sistema di trasmissioni.

Vi fu quindi un momento di riflessione in cui entrarono anche valutazioni di ordine economico. Ma la prospettiva di incrementare l' efficienza del dispositivo di contrasto in un'ottica di crescita dei risultati, pur in presenza delle limitazioni di impiego sopra accennate, costituiva l'elemento che teneva vivo il dibattito.

A tale pausa si affiancò anche un rallentamento nel processo commerciale di introduzione in Italia del mezzo ad ala rotante che durò dal 1950 al 1952, quando i fratelli Agusta rilevarono la licenza di costruzione degli elicotteri dalla Bell Aircraft.

Con l'annunciato avvio della produzione in serie su licenza dell' elicottero "Bell 47D" il Comando Generale, siamo al settembre del 1953, ruppe gli indugi e stipulò con l'Aeronautica Militare una Convenzione per il supporto necessario all' acquisto di elicotteri, all'organizzazione tecnico-logistica ed all'addestramento del personale.

Nacque così, il 1° febbraio 1954, il Servizio Aereo che cominciò ad operare nell'estate dell'anno successivo con l'assegnazione dei primi due elicotteri AB 47 G alla neo istituita Sezione Aerea di Napoli.

Quanto agli obiettivi che si intendeva perseguire va detto che all'epoca si usarono proposizioni alquanto generiche del tipo:

"l'utilizzo dell'elicottero in funzione anticontrabbando al confine di terra rappresenterà un potente apporto al servizio di vigilanza….con ampie possibilità di scoprire….qualsiasi tentativo di forzare la linea doganale" ed, ancora, si definiva così la finalità dell'impiego:

"evitare la dispersione delle forze sulla linea di vigilanza nel tentativo di colpire il contrabbando là dove l'iniziativa dell' organizzazione contrabbandiera ha deciso di operare".

"L'elicottero", concludeva lo studio, "sarà in definitiva l'osservatorio che guiderà l'attività di servizio dei reparti di frontiera, consentendone l'azione a massa verso concreti obiettivi".

In sostanza, se ci si poteva avvalere dell'esperienza dell' Aeronautica per risolvere problemi tecnici ed organizzativi del nuovo Servizio, l'impiego operativo dell'elicottero, specie al confine terrestre, andava inventato partendo da zero, in base alla progressiva conoscenza delle possibilità e delle limitazioni del mezzo, nonché alla crescita professionale del personale specializzato.

Così, dopo gli esperimenti dell'estate '50, furono nuovamente svolte missioni di collegamento in montagna nel '57 a Passo Rolle utilizzando un AB47G, a dimostrazione dell'interesse, fortemente sentito, di contrastare il crescente fenomeno contrabbandiero al confine terrestre. Naturalmente , date le caratteristiche del mezzo, furono confermate le limitazioni in termini di impiego e capacità di carico.

L'entrata in linea dell'AB47J, agli inizi del 1958, offrì la soluzione consentendo di ipotizzare forme di intervento repressivo diretto per la sua capacità di trasporto di una piccola pattuglia.

Si trattava infatti di un elicottero multiruolo dotato di un propulsore Lycoming da 260 Hp capace di raggiungere i 91 nodi di velocità (166 km/h) ed una quota di tangenza massima di 9300 feet (2834 mt.) per un peso complessivo di 1293 kg.
Appariva infatti apprezzabile il contributo che questo mezzo avrebbe potuto fornire nel dispositivo di vigilanza al confine terrestre fatto di numerosi, piccoli reparti dislocati in zone impervie.

2. La prima Sezione Aerea di montagna

Si arriva così al luglio del 1958 quando, dopo le esperienze operative nel contrasto al contrabbando via mare delle 5 Sezioni Aeree marittime già schierate, fu costituita la prima Sezione Aera di montagna alle dipendenze della Legione di Como.
Il Reparto fu dislocato nell'idroscalo della città ma, dopo pochi mesi, fu realizzato un eliporto ad Intimiano dove aveva già sede il Centro Addestramento Cinofili.
L'elisuperficie fu dotata di un piccolo Hangar e di tre piazzole in cemento. Vi furono assegnati due elicotteri AB 47J, da poco entrati in linea e, come detto, idonei al trasporto di una piccola pattuglia.
La circoscrizione della Legione di Como comprendeva le province di Como,Varese e Sondrio con 464 Comuni dispiegati lungo il confine svizzero che, da Zenna (Va) al passo dello Stelvio, misura 521,5 km.
In particolare, poiché la parte di confine compresa tra Zenna e Porlezza è caratterizzata, in vari tratti, da terreno facile e collinoso con numerosi sentieri che intersecano la linea di confine senza alcun ostacolo naturale, vi è stata posta a difesa, una rete metallica che in totale somma ben 72,610 km.

Naturalmente il percorso della rete, con tutte le sue anse anche improvvise e molto angolate, doveva essere conosciuto alla perfezione dai piloti della Sezione per scongiurare possibili e problematici sconfinamenti in territorio elvetico che avrebbero comportato comprensibili proteste ed attriti con le autorità di quel Paese.

Inizialmente l'elicottero fu impiegato soprattutto come mezzo di trasporto rapido di personale destinato ad operare in prossimità del confine.

Fu costituito anche un "nucleo eliportati" con unità cinofile abilitate all'elisbarco in volo stazionario in effetto suolo per interventi diretti.

Tali interventi divennero sempre più numerosi e frequenti soprattutto nelle zone più impervie dove venivano spesso avvistati gruppi di "spalloni", i tradizionali contrabbandieri comaschi e valtellinesi, che era possibile attaccare con le pattuglie lanciate dal velivolo.

Si passò poi all'intervento diretto nei confronti delle autovetture sorprese in fase di carico nelle immediate vicinanze della linea di confine o intercettate cariche sulle rotabili del varesotto o del comasco.

Fu anche curata la cooperazione con i reparti terrestri e con le unità navali adibite alla sorveglianza dei laghi, nell'avvistamento, inseguimento e fermo dei mezzi contrabbandieri.

Va qui ricordato che, proprio nel corso di un inseguimento di un'autovettura sospetta lungo il lago di Como, il 21 /10/1964 l'elicottero AB 47 J3 Volpe 30 si inabissò nelle acque del lago e vi perse la vita il pilota Brig. Alfonso Pozzi, primo caduto del servizio aereo del Corpo. Si salvarono fortunatamente lo specialista e la vedetta.

3. Come si sviluppa il Servizio Aereo e la vigilanza al confine terrestre

L'estensione della vigilanza aerea al confine terrestre e l'incremento dei tipi di velivoli in linea evidenziarono alcuni problemi alla soluzione dei quali era subordinato l'ulteriore sviluppo del Servizio

Il primo problema era costituito dalla mancanza di un inquadramento normativo che regolasse la vita della nuova specialità. Intanto furono gradualmente estesi al personale del Servizio Aereo i provvedimenti di contenuto economico del personale aeronavigante e specialista delle altre Forze Armate.

A seguire si pensò di emanare una "Istruzione sul Servizio Aereo" che definiva le varie forme d'impiego dei mezzi aerei e stabiliva le relative procedure tattiche.

La positiva esperienza maturata nei circa sette anni di attività di volo in montagna portò frattanto, nel giugno del 1967, alla istituzione di una seconda Sezione Aerea "alpina" con sede a Bolzano.

La decisione fu assunta nell'ottica di dare supporto ai reparti impegnati nella vigilanza del confine italo-austriaco, allora particolarmente sensibile per la recrudescenza dell'attività terroristica.

Era entrato anche in linea l'AB47G3B1 "superalpino" il cui primo esemplare fu assegnato nell'ottobre '65 alla Sezione di Intimiano e due anni dopo ne fu dotata anche la neo istituita Sezione di Bolzano.

Si trattava di un elicottero dalle caratteristiche di volo esuberanti rispetto agli AB47G2 ed AB47J, soprattutto in termini di potenza, grazie ad un turbocompressore che gli consentiva di ristabilire le condizioni di potenza in quota.

Poteva raggiungere i 103 nodi di velocità (190 km/h) ed una tangenza massima di 18800 feet (5730 mt.) per un peso complessivo di 1340 kg.

L'organizzazione aerea continuò a svilupparsi sui binari imposti dalla scelta strategica di impiegare elicotteri leggeri ma con un progressivo affrancamento dall'Aeronautica Militare per quanto riguarda la condotta ed il mantenimento in efficienza dei mezzi, attività alle quali era ormai destinato personale delle Fiamme Gialle.

E la Sezione Aerea di Intimiano fu la prima ad essere comandata da un Ufficiale del Corpo dal 16 giugno del 1959. Le altre 5 Sezioni lo furono entro la fine dello stesso anno.

Furono così fissati i compiti dei militari preposti ai singoli incarichi; furono definite le caratteristiche dell'esplorazione aerea (ricerca, pattugliamento, mantenimento del contatto) e della ricognizione con schemi standardizzati e modalità esecutive; vennero impartite disposizioni per l'organizzazione delle telecomunicazioni e per l'assistenza logistica degli elicotteri.

Per migliorare l'assetto logistico della Sezione di Intimiano, nel 1972 il reparto fu trasferito a Calcinate, sul lago di Varese, dove era già operativo un aeroporto particolarmente orientato all'esercizio del volo a vela.

Parallelamente si andava potenziando la flotta aerea che già disponeva della intera gamma degli elicotteri leggeri prodotti dall'Agusta, e che, nel maggio del 1973, si arricchì con quattro elicotteri a turbina NH 500M, dalle caratteristiche tecnico-operative decisamente superiori rispetto ai velivoli convenzionali quali: autonomia equivalente ma

con velocità praticamente doppia, maneggevolezza, prestazioni in quota e capacità di carico nettamente migliori.

Andava adeguandosi la tecnologia ma, trattandosi comunque di elicotteri leggeri, non mutarono sostanzialmente i criteri e le procedure d'impiego. Si confermò invece, nonostante le limitazioni già note, l'efficacia dell'elicottero nel contesto operativo.

Nel marzo 1976 entrò in linea l' NH500MC con turbina C/20 dalle prestazioni sensibilmente superiori rispetto a quelle della precedente serie NH500M.

Dopo circa vent'anni dalla sua istituzione il Servizio Aereo, autonomo e ben strutturato, poteva contare su 14 reparti di volo . Erano entrati in linea anche gli NH500MD mentre gli elicotteri della serie AB 47 erano stati progressivamente radiati.

Nel contesto della evoluzione dei mezzi va anche ricordato che, per superare le limitazioni di autonomia, di carico e la carenza di dotazioni elettroniche, all'inizio degli anni '80 si avviò l'acquisizione dell' Agusta A109 A II, bimotore in versione realizzata appositamente per la Guardia di Finanza, con capacità di volo strumentale e notturno e con più ampie capacità di carico.

Tornando all'adeguamento del dispositivo di contrasto, con l'istituzione nel 1978 della Sezione Aerea di Cuneo-Levaldigi fu estesa la vigilanza anche al confine nord-occidentale, completando così il presidio di tutto l'arco alpino.

Tuttavia l'analisi dell'attività operativa fece all'epoca ritenere la minaccia collocata prevalentemente nel bacino del Mediterraneo mentre era da considerarsi praticamente scomparso il traffico al confine italo-svizzero, per le profonde modificazioni indotte dallo

sviluppo economico nel tessuto sociale delle zone prossime alla frontiera.

Così agli inizi degli anni '80 apparve evidente la difficoltà di sostenere un dispositivo di 14 Sezioni Aeree, a fronte di una situazione di cronica insufficienza di disponibilità di bilancio.

Tenuto conto della evidente prevalenza delle necessità della vigilanza costiera, pertanto, nell'estate del 1982 fu decisa la soppressione delle Sezioni di frontiera di Cuneo, Varese e Bolzano e l'assegnazione dei relativi velivoli ai reparti operanti sul mare.

La scelta, all'epoca obbligata, fece venir meno un importante elemento di supporto ai Reparti alpestri e rischiò la dispersione di esperienze e capacità tecniche relative al volo in montagna, acquisite in più di venti anni di volo.

A questi inconvenienti si pose rimedio con la ricostituzione della Sezione Aerea di Varese disposta nell' agosto del 1986 e della Sezione Aerea di Bolzano nella primavera del 1989.

4. CENNI SUI RISULTATI OPERATIVI

Alla elencazione dei risultati conseguiti va premesso che , dato il tempo trascorso, non è stato possibile ricostruirne la totalità ma solo alcune serie che, tuttavia, forniscono una significativa indicazione dell'apporto fornito, anche in termini di deterrenza, alla attività di contrasto.

Non tragga, però, in inganno l'entità dei risultati che potrebbero apparire modesti, in termini di costi/benefici, poiché è di tutta evidenza che il Reparto di volo è deputato alla vigilanza, alla

segnalazione ed alla cooperazione con i Comandi di terra cui è demandata la conclusione del servizio.

Perciò va detto che la gran parte dei risultati è stata contabilizzata dai Reparti territoriali con i quali la Sezione Aerea aveva cooperato, mentre quelli realizzati autonomamente dall'elicottero sono "ulteriori" e dovuti solo alla particolare situazione operativa del momento che ha indotto nell'equipaggio una favorevole valutazione per un intervento diretto.

Altro importante elemento da avere in evidenza è costituito dalle limitazioni operative del mezzo (meteorologiche e di luce) di cui si è fatto cenno in precedenza . In sostanza l'attività di volo poteva essere svolta dall'alba al tramonto ed in condizioni meteo accettabili.

E' da tenere infine in considerazione il contesto ambientale, particolarmente impegnativo, in cui i piloti si trovavano ad operare, nonché il progressivo affinamento di procedure di ingaggio maturate "sul campo" sulla base delle esperienze di ciascuno, dello scambio di informazioni e di un sano spirito di emulazione.

Desidero a questo punto, spendere una parola sul profilo del personale, sulla passione ed abnegazione, sull'affiatamento degli equipaggi. Lo dico con assoluta certezza per esserne stato testimone diretto: si tratta di eccellenti piloti, specialisti e vedette di elicottero che, non senza rischi, ma con assoluta professionalità hanno scritto una pagina memorabile nella storia del Servizio Aereo.

Ma veniamo ora a qualche flash sulla attività operativa anticontrabbando realizzata dal Reparto di volo .

Nei primi anni di attività, dal '60 al '63 non si rinvengono che pochi risultati realizzati nella zona di Sondrio e Tirano con il sequestro di circa 700 kg di caffè

Nel '64 si è trovata traccia di un sequestro di 350 kg. di caffè in Valtellina e del sequestro di un' autovettura e di 200 kg. di tle. in Val Mulini all'interno di una cascina.

Degli anni dal '65 al '67 non sono stati rinvenuti dati ma va anche osservato, dai risultati dell'epoca di alcuni Reparti di frontiera del comasco, che sono stati realizzati sequestri di autovetture, con tle a bordo, prevalentemente nel corso della notte.

Non è azzardato dedurre, quindi, che l'impresa contrabbandiera aveva reagito all'entrata in linea degli elicotteri eliminando o riducendo in modo significativo il traffico diurno secondo una propria valutazione di costi/benefici della specifica attività illecita.

Interessanti i dati degli anni '68, '69 e '70, periodo nel quale è sicuramente cambiato il volume del particolare traffico, per una evidente maggior convenienza economica del contrabbando.

Infatti:

- nel 1968 sono stati sequestrati kg. 1350 di tle. 14 autovetture ed arrestati 4 responsabili;
- nel 1969 sono stati sequestrati kg 850 di tle. 10 autovetture ed arrestati 3 responsabili;
- nel 1970 sono stati sequestrati kg. 2500 di tle. 300 kg di caffè e 15 autovetture ed arrestati 2 responsabili.

Negli anni '71, '72 e '73 comincia a cambiare lo scenario in quanto, dai dati rinvenuti, si desume un minor interesse dell'impresa

contrabbandiera per il tabacco ed una preferenza per il traffico illecito di caffè.

Sono stati infatti sequestrati nel periodo circa kg. 1700 di tle., 6500 kg. di caffè, 5 autovetture, 4 furgoni, 2 camion ed arrestati 5 responsabili.

A dimostrazione della modifica dei traffici illeciti va segnalato ad es. il sequestro di 1200 musicassette, 1000 lt. di grappa e 2000 kg. di zucchero ed un certo numero di alambicchi.

Per il periodo dal '74 al'76 si rinvengono solo pochi risultati con sequestri di caffè e tle. ma in ogni caso si può affermare che, a fronte del progressivo mutare delle condizioni socio-economiche nell'area del confine italo elvetico, va scemando fino a scomparire, quella modalità di illecito che possiamo considerare oggi come fenomeno che ha caratterizzato un'epoca ormai lontana.

Ma, a conclusione di questo breve excursus storico, avendo parlato dell'ambiente operativo e ricordato alcuni sequestri operati, potrebbe porsi un legittimo quesito: " ma come si può con un elicottero operare il sequestro di un automezzo e talvolta procedere anche all'arresto di un responsabile?

A questa ipotetica domanda si può rispondere citando un breve articolo di un giornale dell'epoca, "La Notte" del 1972, che cosi riporta un intervento anticontrabbando dal titolo "AVEVA PENSATO A TUTTO MA NON ALL'ELICOTTERO":

" ….all'inizio non si era (il conducente di una 125 con oltre 100 kg di tle.) nemmeno accorto di ciò che gli stava per capitare tra capo e collo e, quando se ne è reso conto, era ormai troppo tardi perché l'elicottero stava già quasi posandosi sul cofano motore della macchina.

Anche se preparato a tutte le eventualità a quella non ci aveva proprio pensato, sicchè non ha trovato altra via di uscita che piantare l'automobile e darsi alla fuga a piedi attraverso i campi, senza pensare che dall'alto i finanzieri potevano tenerlo costantemente d'occhio.
Anzi, dopo qualche centinaio di metri, gli sono piombati addosso ed anche la colluttazione che egli ha impegnato con uno di essi, non è valsa a salvarlo. Immobilizzato è stato tratto in arresto e, dopo le formalità di legge, trasferito alle carceri. Il carico e l'auto sono stati sequestrati."
Ho concluso questa mia esposizione che, partendo dalle origini della specifica attività, si è soffermata sulla Sezione Aerea di Intimiano e sull'evoluzione del dispositivo di contrasto per concludersi con cenni sui risultati operativi. Mi auguro di essere riuscito a presentare un quadro sufficientemente esaustivo sugli aspetti che hanno riguardato l'impiego degli elicotteri nel servizio anticontrabbando al confine terrestre.

fine

Argomento della Relazione:

L'impiego degli elicotteri nel servizio anticontrabbando al confine terrestre.

2^ parte: Slides che sono state proiettate durante la Relazione

L'IMPIEGO DEGLI ELICOTTERI NEL SERVIZIO ANTI-CONTRABBANDO AL CONFINE TERRESTRE

Convegno di studi
Como 28-29/5/2013

Relatore Gen.D.
Roberto Mantini

LA COMPONENTE AEREA DEL CORPO ANNOVERA PIONIERI DEL VOLO PRIMA DELL'ARMA AERONAUTICA

IL CAP. LUCA BONGIOVANNI FINANZIERE AVIATORE

FONDO' NEL 1908 UN AEROCLUB A BERGAMO CHE PARTECIPO' AD UNA DELLE PRIME MANIFESTAZIONI AEREE

CRESCE L' INTERESSE PER L'AVIAZIONE IN AMBIENTE MILITARE

GENNAIO 1912 - 1° CORSO PILOTAGGIO

AVIAZIONE MILITARE CAP. BONGIOVANNI CON ALTRI 20 UFFICIALI

ALTRI FINANZIERI PIONIERI DEL VOLO

- Brig. Giuseppe Bigliani, decorato di medaglia d'argento al valor militare per le azioni di bombardamento compiute nel 1917

- Brig. Umberto Cacciuolo, primo istruttore di volo del Corpo, che al termine del conflitto rientrato nella G.di F. e promosso Sottotenente, comandò la tenenza di Porto Ceresio

- Ten. Mario De Bartolomeis, anch'egli istruttore di volo che nel 1918 formò al volo allievi piloti statunitensi tra i quali Fiorello La Guardia, futuro sindaco di New York.

DOPO 1° CONFLITTO MONDIALE
NASCE L'A.M.
COME FORZA ARMATA

- **CESSA DISTACCO FINANZIERI**
- **NASCE ESIGENZA UFFICIALI OSSERVATORI**
- **1926: 2° CORSO O.A. CON IL TEN. RAFFAELLO TANI**

L'ufficiale, per l'esperienza di volo e per il servizio svolto a cavallo del 2° conflitto mondiale presso il Comando Generale

fu un assertore dell' impiego del mezzo aereo nella vigilanza

LA VISIONE OPERATIVA DEL TEN. TANI

Quale sintesi di studi e valutazioni risalenti agli anni '30

Propose di dotare la G. di F. di un SERVIZIO AEREO

Per l'esigenza di realizzare un consistente ausilio alla vigilanza

terrestre e marittima

onde contrastare l'evoluzione del fenomeno contrabbandiero che, all'epoca, già costituiva una pericolosa minaccia soprattutto da mare.

CARATTERISTICHE DEL "TRAFFICO" AL CONFINE TERRESTRE

Ma vista l'altissima redditività del traffico

Cresce in breve la tradizionale attività degli spalloni al confine italo svizzero

- **il fenomeno assume la caratteristica di "contrabbando d'impresa"**
- **traffico monopolizzato da poche ma grosse organizzazioni, largamente dotate di risorse finanziarie**
- **In grado di provvedere all'acquisto, al trasporto ed all'immissione dei tabacchi nei mercati di consumo**

LA COMPARSA IN ITALIA DELL'ALA ROTANTE

Mentre si rafforza la prospettiva di acquisire mezzi aerei per la vigilanza del **confine terrestre**

Fa nel contempo la sua comparsa in Italia l'ala rotante con caratteristiche di volo innovative

CON LA:

PRESENTAZIONE ALLA FIERA DI MILANO DI DUE BELL 47 D

Cui presenziarono Ufficiali del Comando Generale a testimonianza dell'interesse operativo per il nuovo mezzo

IL T. COL TANI sul "Finanziere" ELABORA UN'IPOTESI D'IMPIEGO CON POSSIBILI CAMPI D'AZIONE

1950

OSTIA-ROMA PRIME DIMOSTRAZIONI DI VOLO

ELICOTTERO BELL 47 D

Motore Franklin da 200 hp
Tangenza 10900 feet / 3322 mt

Velocità 77 kts / 142.6km/h
Peso 1065 kg.

LE PRIME PROVE DI VOLO IN MONTAGNA

AGOSTO 1950 - un elicottero presso:

- Legione di Trento
- Scuola Alpina Predazzo

PER

svolgere sperimentazioni in ambiente montano di

- COLLEGAMENTO
- SOCCORSO
- RICOGNIZIONE

IL PROGRAMMA DELLE SPERIMENTAZIONI

Fissata una ipotetica linea di confine di circa 16 km con quote variabili tra i 600 mt. e gli oltre 2000 mt. nella Legione di Trento, per:

- **collegamento rapido in montagna;**
- **trasporto e controllo di pattuglie in appostamento;**
- **perlustrazione per la repressione del contrabbando lungo la supposta linea di confine.**

Le perplessità per i limiti del mezzo:

RIFLESSIONI SULL'AMMODERNAMENTO DEL DISPOSITIVO DI VIGILANZA

Ten. Col. Tani traendo spunto dagli esperimenti condotti due anni prima **NONOSTANTE LE LIMITAZIONI EVIDENZIATE**

PROPONE
Dalle pagine della Rivista Tecnico Professionale

Non più sistema di vigilanza "a cordone"

MA un dispositivo elastico dotato di mobilità ed efficiente sistema di trasmissioni.

NELL'OTTICA DI

PERVENIRE AD UN SICURO INCREMENTO DEI RISULTATI

MATURA LA DECISIONE

Dopo le valutazioni operative e di carattere economico

- **1952** **i fratelli Agusta rilevano la licenza di costruzione in Italia degli elicotteri della Bell Aircraft.**

- **Settembre 1953** **il Comando Generale si rivolge all'Aeronautica Militare e**

STIPULA UNA CONVENZIONE

PER

l'addestramento del personale

l'acquisto di elicotteri

l'organizzazione logistica e tecnica

ISTITUZIONE SERVIZIO AEREO

1 FEBBRAIO 1954

- 9 aprile 1955 Consegna primi due elicotteri AB 47 G destinati alla prima Sezione Aerea di Napoli

- -200 hp
- -77 kts
- -10900 ft

LA DOTTRINA D'IMPIEGO

IMPIEGO OPERATIVO

In base a conoscenza: possibilità del mezzo

In base a conoscenza: limitazioni del mezzo

L'elicottero diviene l'osservatorio che guida l'attività di servizio:

Inizialmente nelle operazioni di contrasto sul mare

In prospettiva come supporto dei **reparti di frontiera**, per consentire l'azione a massa verso concreti obiettivi.

LA DIFESA DEL CONFINE TERRESTRE

- **1950:** PRIMI ESPERIMENTI IN MONTAGNA CON UN BELL 47 D

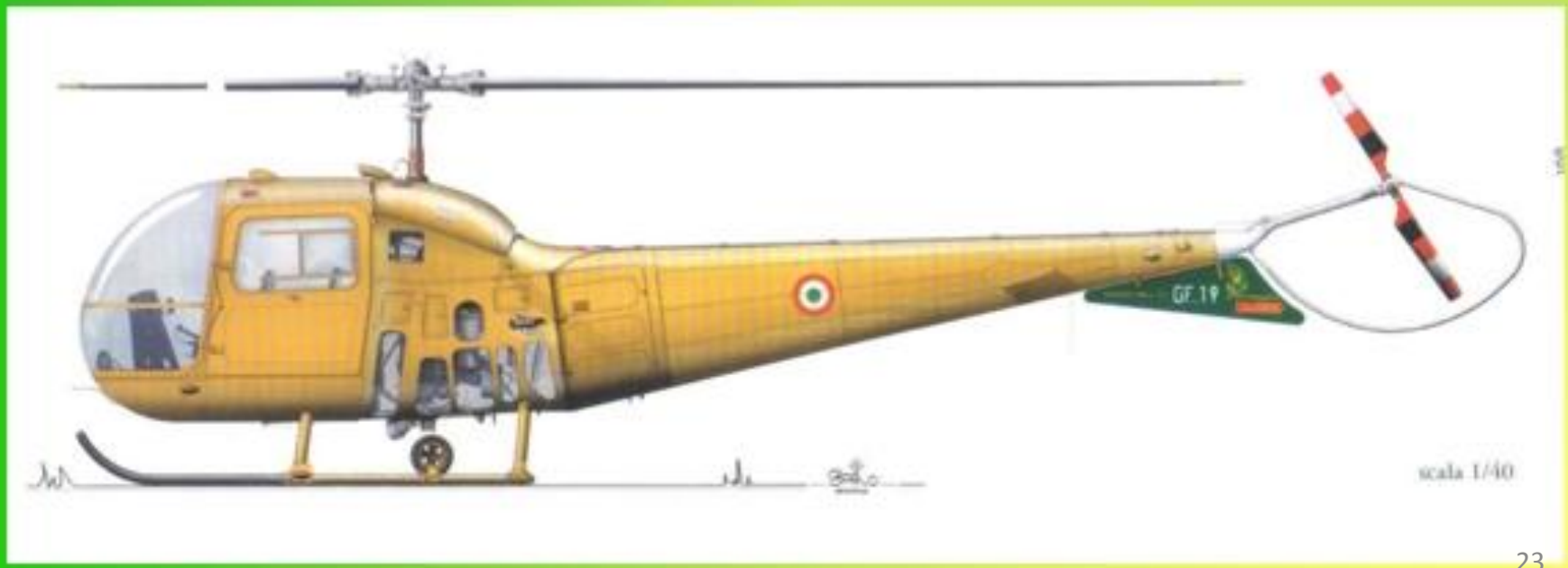
- **1957:** SI RIPRENDONO PROVE DI COLLEGAMENTO A PASSO ROLLE CON UN AB 47 G

LA SOLUZIONE DEL PROBLEMA

Nell'anno 1958 entra in linea l'elicottero AB 47 J

- Possibilità di intervento repressivo diretto
- Trasporto di pattuglia o unità cinofila
- Collegamento con distaccamenti

260/220 hp
91 Kts
9300 feet



LA PRIMA SEZIONE AEREA DI MONTAGNA

LUGLIO 1958 **SEZIONE AEREA ALLE DIPENDENZE DELLA LEGIONE DI COMO**

DISLOCATA PROVVISORIAMENTE NELL'IDROSCALO DELLA CITTA'

LA SEDE DEFINITIVA DELLA SEZIONE AEREA

FINE 1958

Eliporto ad INTIMIANO (CO) con il Centro Addestramento Cinofili

Piccolo hangar e tre piazzole

Due elicotteri AB 47 J

CARATTERISTICHE CIRCOSCRIZIONE

LEGIONE DI COMO

Province di Como, Varese e Sondrio con confine svizzero da Zenna (Va) al passo dello Stelvio per 521,5 km.

tra Zenna e Porlezza

Vari tratti di confine
Sono caratterizzati da terreno facile intersecato da sentieri senza ostacoli naturali

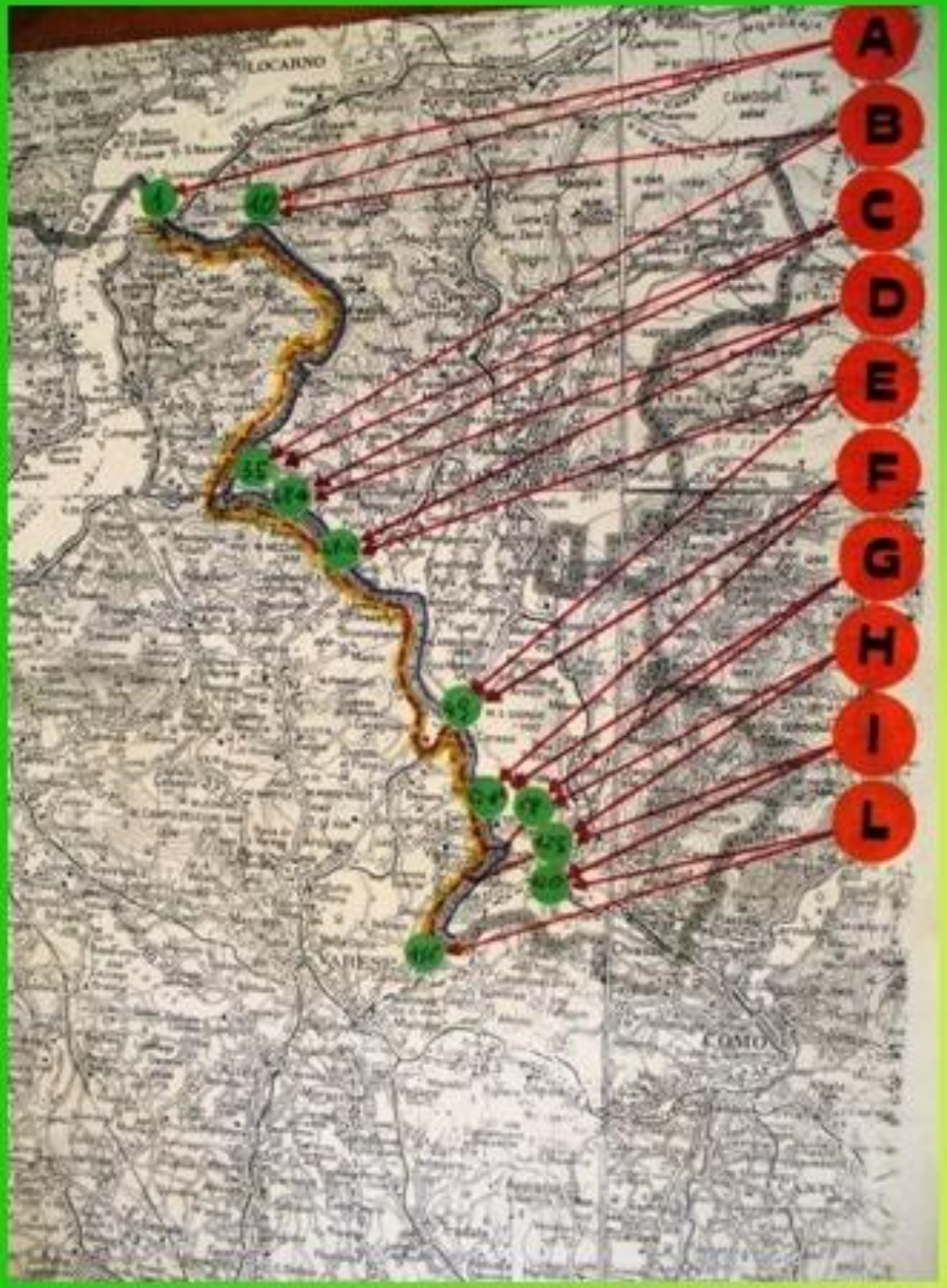
Difesi da tratti
di rete metallica per un totale di circa 72 km.

Ciò implica una approfondita conoscenza del percorso della rete per evitare sconfinamenti in territorio elvetico

IL CUNEO DEL CONFINE SVIZZERO

- Lato sinistro
  Gruppo di Ponte Tresa

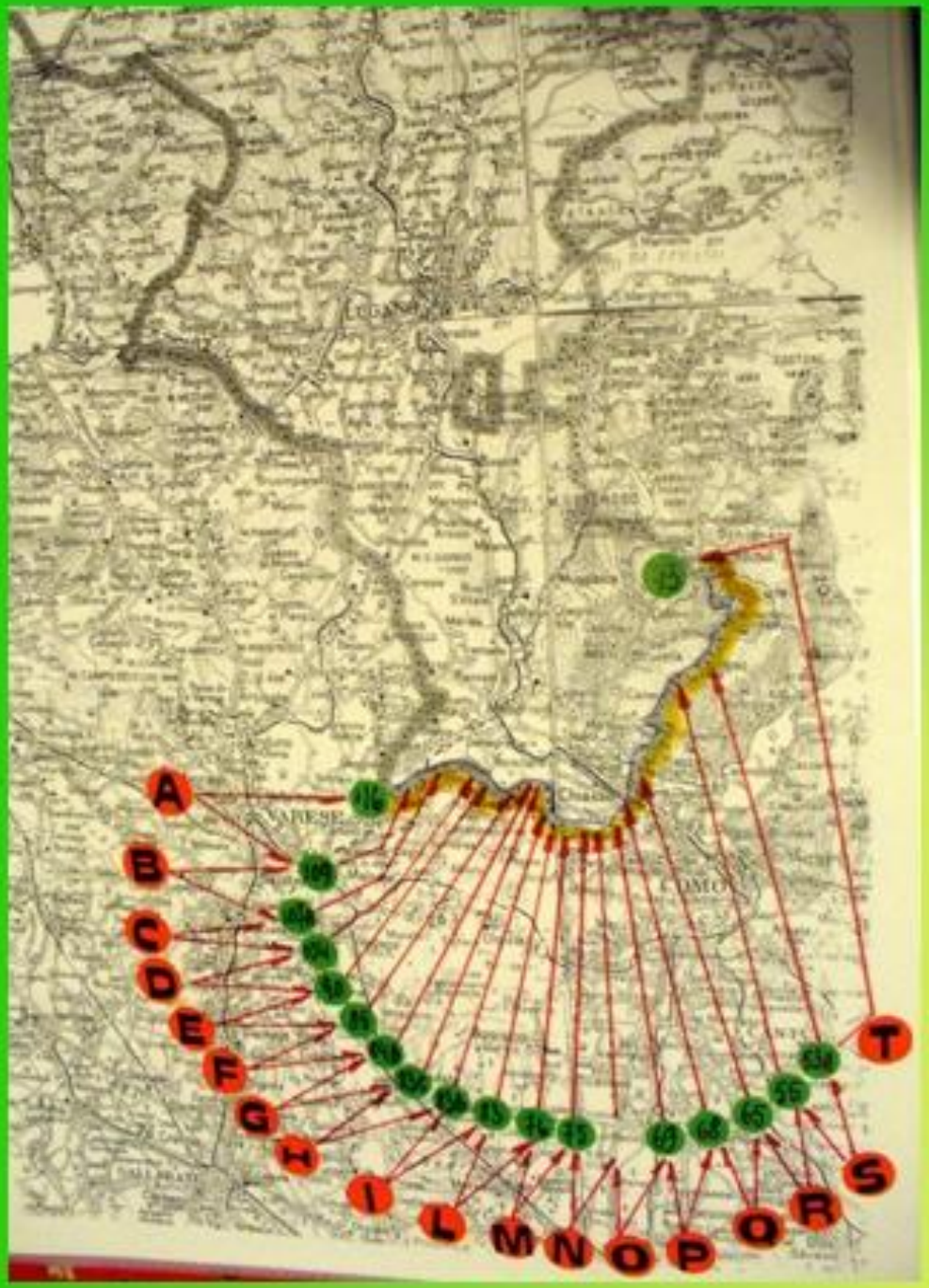
- Lato destro
- Il Gruppo Como



GRUPPO PONTE TRESA

Cippi diriferimento

Da 1 a 43



Il GRUPPO COMO

Cippi di riferimento

Da 43 a 116

RODERO

Cippo 48 a

Andamento del confine

Rete abbattuta

CIPPO 60
M. PRAVELLO

Rete completamente abbattuta

VAL MULINI

Cippo 83 a

Rete abbattuta

Andamento del confine

VAL MULINI
Cippo 83 b

Andamento del confine

Rete abbattuta

VALICO DREZZO

Cippo 76

Il Valico

Il confine senza rete

L'ATTIVITA' OPERATIVA INIZIALE

NEL TEATRO DESCRITTO

Trasporto rapido
di pattuglie sul confine
e supporto ai distaccamenti

Trasporto "unità cinofile"
per interventi diretti

Contrasto sempre più frequente contro
gruppi di "spalloni" comaschi e valtellinesi
nelle zone più impervie

COME EVOLVE LA MODALITA' DI INTERVENTO

Interventi sulle autovetture sospette o sorprese sotto rete in fase di carico

Cooperazione con reparti terrestri e unità navali

21-10-1964
L'elicottero Volpe 30 precipita nel lago di Como durante un inseguimento

PERDE LA VITA IL PILOTA BRIG. ALFONSO POZZI

Primo caduto del Servizio Aereo

1.COME SI SVILUPPA IL SERVIZIO AEREO

SI MANIFESTO' LA NECESSITA' DI UN INQUADRAMENTO
per l'aumento di mezzi in linea e degli ambienti operativi

Provvedimenti economici come altre FF.AA.

Istruzione sul Servizio Aereo

- Forme d'impiego
- Compiti degli specializzati
- Procedimenti tattici

Istituzione della Sezione Aerea di BOLZANO 2°meta'1967
Vigilanza confine italo austriaco per recrudescenza terrorismo

SEGUE EVOLUZIONE DISPOSITIVO

Ottobre 1965 AB 47 G3B1 "superalpino" alla Sezione Aerea INTIMIANO

Fine 1967 ne è dotata anche la Sezione aerea di BOLZANO

Turbocompressore
per operare in quota

- **Tre posti in cabina**
- **260/220 hp**
- **103 kts (190 km/h)**
- **18800 ft (5730 mt.)**

AUTONOMIA REPARTI VOLO GdF E NUOVE DIRETTIVE

Scelta strategica per elicotteri leggeri consolidata

Ci si affranca dalla Aeronautica Militare

Impiego

Efficienza dei mezzi

RIDEFINITI
Compiti degli specializzati
Modalità esecutive impiego della esplorazione e ricognizione
Organizzazione telecomunicazioni
Assistenza logistica

16 giugno 1959
Intimiano 1° Sezione comandata da Ufficiale del Corpo

EVOLUZIONE MEZZI

1973 Entra in linea l' NH 500 M a turbina con prestazioni superiori ai convenzionali

1976 Entra in linea l' HN 500 MC con prestazioni migliori

1978 Entra in linea l' NH 500 MD ulteriormente migliorato

Viene radiata la serie AB 47

1980 Entra in linea l'A 109 A2 bimotore per volo strumentale

ADEGUAMENTO DISPOSITIVO DI CONTRASTO
ALL'EVOLUZIONE DELLA MINACCIA

1978 Sezione Aerea CUNEO LEVALDIGI per coprire confine occidentale

MA

Mentre aumenta l'entità della minaccia nel bacino del Mediterraneo

Tende a scomparire il traffico al confine italo svizzero

Si constatano crescenti difficoltà di bilancio

Estate 1982
si sopprimono le Sezioni di Cuneo Varese e Bolzano

Estate 1986
si ripristina Sez. Varese per non disperdere l'esperienza del volo in montagna

Primavera 1989
Idem per Sez. Bolzano

CENNI SUI RISULTATI OPERATIVI

Premessa

Per il tempo trascorso solo alcune serie di risultati e solo quelli realizzati con intervento diretto

Va tenuto conto dei limiti d'impiego del mezzo

E considerato l'impegnativo contesto ambientale

PERSONALE SPECIALIZZATO
DI ALTO PROFILO PROFESSIONALE
Animato da passione ed abnegazione
ed assolutamente affiatato

SEGUE RISULTATI

ANNI 1960 -1964

- Alcuni sequestri per 1050 kg di caffè in Valtellina
- Sequestro di 200 kg di tle ed autovettura in Val Mulini

ANNI 1965 -1967

non si rinvengono risultati

E' verosimile che per contromisura all'impiego degli elicotteri il traffico di tle. sia concentrato nelle ore notturne

SEGUE RISULTATI

ANNI 1968 - 1970

Aumentano in modo significativo i sequestri per evidente aumento del traffico illecito

1968

Sequestro 1350 kg. tle
" 14 autovetture
Arresto 4 responsabili

1969

Sequestro 950 kg. tle
" 10 autovetture
Arresto 3 responsabili

1970

Sequestro 2500 kg. tle
" 300 kg. caffè
" 15 autovetture
Arresto 2 responsabili

ALCUNE FOTO DELL'EPOCA

1969

OLGIATE
Kg. 210 tle
2 autovetture
1 responsabile

ALCUNE FOTO DELL'EPOCA

1970

Cooperazione
Cp. Olgiate

Kg. 2500 tle
occultati
sotto carico
di tubi

SEGUE RISULTATI

ANNI 1971 - 1973

Cambia lo scenario:
- diminuisce traffico di tle
- aumentano sequestri caffè
- si verificano sequestri di prodotti diversi

1971

Sequestro 750 kg. tle
" 1 auto 1 autocarro
Arresto 1 responsabile

1972

Sequestro 800 kg tle
" 2300 kg caffè
" 2 auto 2 furgoni 1 camion
Arresto 4 responsabili

1973

Sequestro 120 kg. tle
" 4200 kg. caffè
" 2 auto 2 furgoni
" grappa e zucchero
" musicassette

ALCUNE FOTO DELL'EPOCA

1972

Cooperazione
Brig. Cantù

kg. 2450 tle
occultati
sotto carico di
eternit

ALCUNE FOTO DELL'EPOCA

1972

Sequestro di due autovetture con 350 kg di tle

ALCUNE FOTO DELL'EPOCA

1973

Cooperazione
con Ten.Viggiù

kg.1200 caffè

ALTRE FOTO DELL'EPOCA

COME EVOLVE IL FENOMENO

Anni 1974 - 1976

Si registrano pochi risultati
- ancora sequestri di caffè
- pochi sequestri di tle

realizzati dal Reparto di volo

IN SOSTANZA

Sono progressivamente cambiate le condizioni socio economiche nella zona del confine italo - svizzero

Va quindi scemando fino a scomparire la particolare modalità di illecito

L'ULTIMA OPERAZIONE ANTICONTRABBANDO

VARESE 1983
Auto con 2500 accendini

MA COME OPERAVANO GLI ELICOTTERI?

La "Notte" di Milano

Arrestato giovane contrabbandiere

Aveva pensato a tutto ma non all'elicottero

Carlo Fillo, 27 anni, romano, nel venire a Varese per fare il contrabbandiere non si aspettava certo di dover combattere anche contro gli elicotteri. Invece, mentre filava a tutto gas a bordo di una velocissima auto carica di sigarette (oltre un quintale), attento a non incappare in qualche blocco stradale, è stato avvistato non dalla solita pattuglia automontata ma dall'equipaggio di un elicottero del servizio aereo della Guardia di Finanza di Calcinate del Pesce.

All'inizio non si è nemmeno accorto di ciò che gli stava per capitare (letteralmente) fra capo e collo, e quando se ne è reso conto era ormai troppo tardi perchè l'elicottero stava già quasi posandosi sul cofano motore della macchina.

Anche se preparato a tutte le eventualità, a quella non ci aveva proprio pensato, sicchè non ha trovato altra via di uscita che piantare l'automobile e darsi alla fuga a piedi attraverso i campi, senza pensare che dall'alto i finanzieri potevano tenerlo costantemente d'occhio.

Anzi, dopo qualche centinaio di metri, gli sono piombati addosso e anche la colluttazione che egli ha impegnato con uno di essi, non è valsa a salvarlo. Immobilizzato è stato tratto in arresto e, dopo le formalità di legge, trasferito alle carceri. Il carico e l'auto, con targa di Latina, sono stati sequestrati.

BARDELLO

ELICOTTERO DELLA G. d. F. BATTE AUTO: ARRESTATO UN CONTRABBANDIERE

Bardello, 9

Elicottero batte «125».

E' accaduto stamane alle 9 sulla provinciale. Un elicottero del servizio aereo della Guardia di Finanza di Calcinate del Pesce stava perlustrando la zona quando ha avvistato una «125» S targata Latina 114882 che procedeva ad alta velocità. L'auto è parsa subito sospetta e si è così iniziato una gara di velocità da quattro ruote e pale d'eliche vinta, è chiaro, dall'elicottero che è atterrato quasi sul muso della Fiat che ha dovuto frenare. Dall'auto un uomo si è dato alla fuga a piede inseguito da un finanziere con il quale, una volta raggiunto, ha impegnato una violenta colluttazione. E' arrivato un altro finanziere e l'uomo è stato arrestato.

E' Carlo Fillo, 27 anni di Roma. Sull'auto un quintale di «blonde».

Fronte degli spalloni

Piantonato all'ospedale il fuggitivo

LUINO, 18 marzo

Questa notte, all'ospedale di Luino, è stato ricoverato e piantonato in stato di arresto, Vincenzo Rocca, anni 28, da Levena Ponte Tresa, con prognosi di venti giorni, per una distorsione al ginocchio destro durante una fuga nella campagna di Valganna, inseguito dal vicebrigadiere della Guardia di Finanza Domenico Perrone, della Compagnia di Luino.

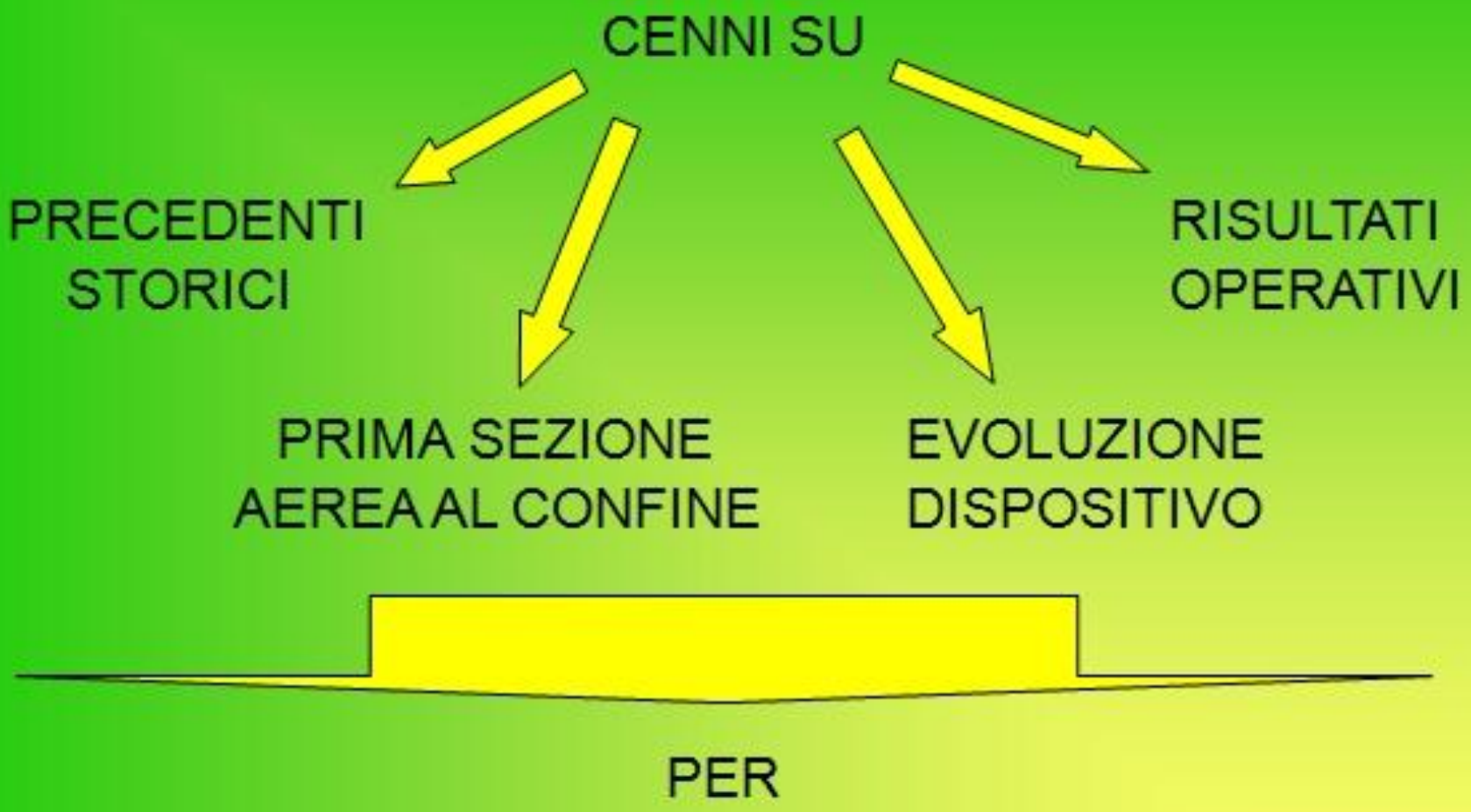
Il sottufficiale è stato medicato per contusioni ed escoriazioni multiple alla mano e al ginocchio destro, e ne avrà per cinque giorni.

Il fatto è avvenuto durante un'azione anticontrabbando che ha portato all'arresto del Rocca. Questi, su un'auto di grossa cilindrata, mentre percorreva la strada della Valganna, non si fermava all'« alt » dei finanzieri, e proseguiva a tutta velocità.

Inseguito dalla « Giulia » della Guardia di finanza, dopo alcuni chilometri deviava in una stradina secondaria, dove abbandonava auto e merce (un quintale e 40 kg. di tabacco) e fuggiva a piedi.

Ma durante l'inseguimento i due rotolavano in una scarpata, ferendosi.

SINTESI FINALE



ricordare gli aspetti storico - operativi dell'impiego degli elicotteri nell'attività anticontrabbando al confine terrestre

Relazione
del
Gen. Div. o.a. pil. Mantini Roberto
presentata
al Convegno organizzato dal Museo Storico della Guardia di Finanza in collaborazione con il Comando Provinciale Guardia di Finanza di Como.

Oggetto del Convegno: "Il contrabbando al confine alpestre nei secoli XIX e XX"

Palazzo Terragni di Como, 28 e 29 maggio 2013

- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra
- per ingrandire la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "+"
- per ridurre la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "-"

fine