

Articolo sull'attività
anticontrabbando della
Guardia di Finanza,
pubblicato sul n. 90
di
PANORAMA DIFESA
(Luglio 1992)

L'articolo di cui sopra è stato messo
a disposizione della Biblioteca del
sito della Sezione A.N.F.I. di Pratica
di Mare (<http://www.anfipraticadimare.it>)

dal

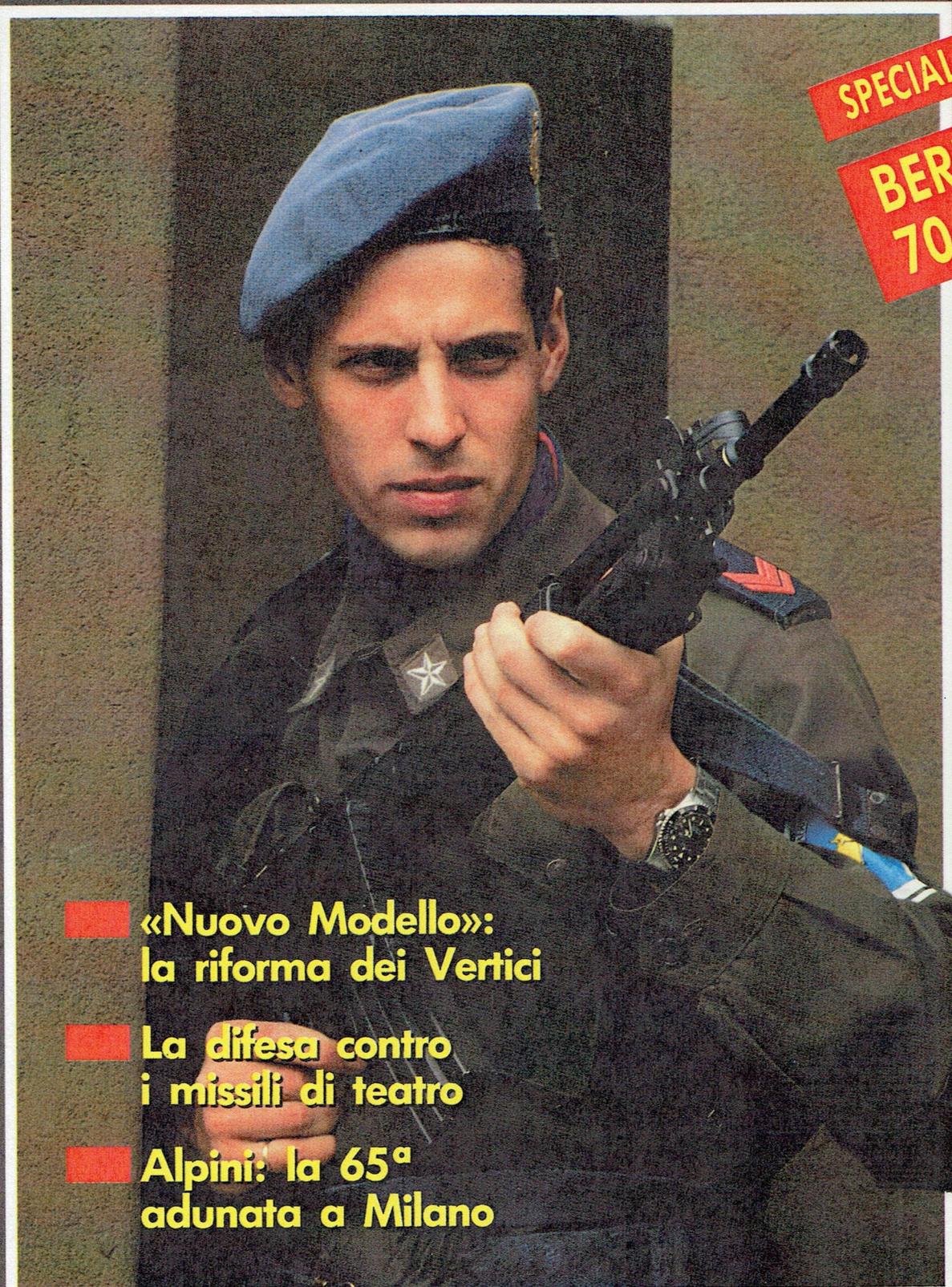
Col. pil. Cav. Uff. Domenico Sabba.

PANORAMA DIFESA

N° 90 LUGLIO 1992

SPECIALE

BERETTA
70/90

- 
- **«Nuovo Modello»:
la riforma dei Vertici**
 - **La difesa contro
i missili di teatro**
 - **Alpini: la 65^a
adunata a Milano**

ISSN 0394/3429

IN AZIONE CON LE «FIAMME GIALLE»



Dalle corse fra la nave-madre e la costa italiana a bordo delle potentissime imbarcazioni degli «scafisti» sino alle folli gimkane fra i posti di blocco delle forze dell'ordine: tutte le tappe del «viaggio» che porta ogni anno mezzo miliardo di pacchetti di sigarette di contrabbando dai punti di raccolta extraterritoriali alle centrali di smistamento sul mercato interno. L'impegno e le tecniche di intervento della Guardia di Finanza nella lotta contro la criminalità organizzata.

MARCO AMATIMAGGIO

Trascorriamo la nostra prima giornata nella Puglia del contrabbando a Brindisi, dove abbiamo un incontro con un collega della stampa locale per una chiacchierata «informale»: «Agli albori — comincia il nostro interlocutore — i contrabbandieri ancoravano appena al di fuori delle acque territoriali italiane le navi cariche di «bionde», per poi fare la spola con i potentissimi motoscafi tra la costa e sottobordo. Tutto ciò avveniva prevalentemente in Campania, dove le potenti famiglie della Camorra gestivano l'enorme business: ogni anno vengono immessi sul mercato italiano 450 milioni di pacchetti di sigarette di contrabbando».

Ma le navi venivano individuate facilmente dalla Guardia di Finanza, che così

LA VIA DELLE «BIONDE»



poteva aumentare al momento giusto l'attività di sorveglianza, riuscendo spesso a contrastare efficacemente le operazioni di scarico. Osservando la cartina geografica dell'Europa, gli «strateghi» della Camorra si accorsero ben presto che un'enorme «nave» era ancorata permanentemente a sole ottanta miglia dalle coste italiane: l'Albania, un paese povero ed assetato di valuta pregiata che avrebbe volentieri chiuso un occhio sulla presenza di depositi «non puliti».

Fu così che nei primi anni '80 la Camorra spostò le sue basi operative sul litorale adriatico pugliese, e più precisamente a Brindisi, la città più vicina alla costa albanese. Da allora è iniziata una lotta che non conosce tregua tra le unità della Guardia di Finanza e i velocissimi motoscafi che in

meno di tre ore riescono a fare la spola tra l'Albania e la costa italiana.

«Ma nel mese di settembre dello scorso anno — riprende il giornalista, — nel quadro della collaborazione intergovernativa instauratasi tra Tirana e Roma, il nostro governo è finalmente riuscito ad ottenere dalle autorità albanesi la chiusura dei depositi di sigarette situati nei pressi di Durazzo; dopo un breve periodo in cui si era interrotto il traffico, con il prezzo delle «stecche» raddoppiato in pochi giorni, i contrabbandieri si sono subito riorganizzati tornando al vecchio sistema della nave-madre».

«Così oggi i contrabbandieri affittano da armatori greci compiacenti piccole navi, per lo più vecchie carrette, che nel porto di Durazzo caricano le sigarette direttamente dai TIR provenienti dal nord Euro-

pa, per poi andarsi ad ancorare a circa tre-quattro miglia dalla costa albanese (almeno su questo le autorità marittime locali chiudono tutti e due gli occhi), dove i motoscafi italiani vanno a prendere il carico da sottobordo».

È facilmente intuibile che la nuova situazione, se da un lato ha creato qualche problema logistico ai contrabbandieri, dall'altro ha reso più difficile la vita anche alle Fiamme Gialle: fino alla scorsa estate infatti si conoscevano bene le rotte percorse dai motoscafi per raggiungere i punti di approdo sulle coste albanesi, situati prevalentemente nei pressi dei depositi, mentre adesso le «navi madre» buttano l'ancora un po' dappertutto nell'Adriatico. Con la conseguenza che se prima l'attività dei motoscafi era circoscritta alla costa lec-

cese-brindisina, adesso interessa tutto il litorale pugliese e anche quello del Molise.

I contrabbandieri, infatti, hanno capito che era ormai inutile e controproducente continuare a saturare l'area di Brindisi con tutto il traffico nazionale, e così adesso scaricano nei pressi di Termoli le sigarette destinate al mercato settentrionale, mentre quelle che devono andare a Napoli, per essere poi smistate verso le regioni tirreniche, vengono sbarcate a nord di Bari.

«Ora sulle nostre coste — continua il collega — viene scaricata «solo» la merce per le regioni ioniche e per la Calabria e la Sicilia. Purtroppo da qualche tempo, complice la guerra civile che ha reso più blandi i controlli sul territorio jugoslavo, le navi dei «grossisti» attraccano anche nel porto di Bar, dove presumibilmente viene caricata la merce destinata ai mercati dell'Italia settentrionale; è ancora presto per dirlo, ma non è escluso che tra qualche tempo il contrabbando finisca col far capo direttamente anche alle coste marchigiane e romagnole».

«L'epoca «romantica» degli scafi blu è ormai tramontata — prosegue il giornalista, così come la figura del contrabbandiere ritratto come un «uomo d'onore»; oggi tutto è controllato da organizzazioni potentissime, che non esitano ad assoldare tossicodipendenti e delinquenti della peggiore specie. È disponibile persino una «cassa comune» con cui si provvede all'assistenza legale degli «scafisti» (i piloti dei motoscafi dediti al contrabbando, ndr) che vengono arrestati, e con cui si aiutano le loro famiglie durante la permanenza in carcere; d'altronde, circa un quarto della popolazione della città vive direttamente di contrabbando o del suo indotto».

I pagamenti vengono effettuati in Svizzera, e gli enormi guadagni vengono riciclati in ogni genere di attività illecite; è da ritenere assai probabile, infatti, che oggi sui motoscafi dei contrabbandieri viaggino anche droga e armi.

La giornata dello «scafista»

Chiediamo al collega, che si mostra così bene informato, di descriverci l'attività dello scafista e, se possibile, di quantizzare i suoi guadagni: «La sua giornata lavorativa comincia alle sei della mattina, quando parte per il primo viaggio della giornata, naturalmente se le condizioni meteo lo rendono possibile; con mare fino a forza 4 si esce tranquillamente. Raggiunta velocemente la nave alla fonda, si caricano da sottobordo gli scatoloni; se durante il viaggio di ritorno non si verificano inconvenienti, il motoscafo andrà a scaricare su qualche punto della costa dove lo aspetta la «paranza», per poi fare ritorno a Brindisi per le dodici».

«Un buon pasto, il caffè e alle due il motoscafo riparte per il secondo viaggio che, sempre che vada tutto bene, si concluderà verso le venti con il ritorno nel porto. La paga di uno scafista varia in funzione dell'abilità e dell'esperienza: uno alle prime armi guadagna per un viaggio in Adriatico un milione, mentre uno scafista che per



A destra: un motoscafo utilizzato dai contrabbandieri per il trasporto di sigarette nell'Adriatico. Sopra: uno Hughes-Nardi MD 500 viene preparato per una missione dagli uomini della Sezione Aerea della Guardia di Finanza di Capo San Vito, alle porte di Taranto. In apertura: il frenetico sbarco delle sigarette, trasferite dal motoscafo sulle auto che dovranno recapitarle ai punti di smistamento per il mercato interno.



un lustro è riuscito sempre ad eludere i guardacoste e la Guardia di Finanza può arrivare a tre milioni a viaggio!».

Lasciamo il nostro interlocutore per fare un giro in città. Con il trascorrere degli anni, stranamente qui a Brindisi la presenza dei contrabbandieri è diventata ormai officiosa, se non proprio ufficiale, e nella baia del porto convivono tranquillamente alla luce del sole la darsena dei motoscafi dei contrabbandieri con quella delle motovedette della Guardia di Finanza. Quando uno scafista perse la vita in una collisione con un guardacoste delle Fiamme Gialle, fu organizzato un corteo di protesta che paralizzò per un'intera mattinata le vie del centro della città, mentre sul luogo del sinistro si svolgeva una cerimonia funebre ripresa dalle televisioni locali, con la vedova che deponeva una corona tra i flutti...

Ma al di là di questi episodi, che possono anche sconfinare nel pittoresco ma che in ogni caso bene si prestano ad inquadrare la presenza dei contrabbandieri nel tessuto economico e sociale della zona, il fenomeno presenta un importante risvolto tributario, in quanto ogni anno comporta un'evasione d'imposta di più di mille miliardi di lire che, con uno Stato costantemente impegnato nella disperata impresa di far quadrare il bilancio, ha una ricaduta indiretta sull'intera collettività. Secondo un recente rapporto del CENSIS, il con-

trabbando rappresenta il 4,1% dell'intero volume d'affari nazionale della malavita organizzata.

Briefing

La nostra visita a Taranto — dove ci siamo trasferiti per verificare di persona come è organizzata e come opera la Guardia di Finanza pugliese per la repressione del contrabbando — ha inizio presso il Comando della 17ª Legione, dove è stato organizzato per noi un briefing presso il 2° Gruppo Operativo, diretto dal maggiore Angelo Marangi che così esordisce: «La giurisdizione del Comando della 17ª Legione si estende su una fascia di mare che va dalla costa jonica della Basilicata a quella salentina del Mar Adriatico; in particolare, nell'area compresa tra Brindisi e Lecce operano sia i nostri mezzi che quelli dell'11ª Legione di Bari. La nostra giurisdizione terrestre comprende invece tutta la Basilicata e le province di Lecce e Taranto».

La «dominante lucana» del territorio non deve trarre in inganno: la carta geografica mostra infatti che la costa leccese, compresa nella giurisdizione della 17ª Legione, è quella più vicina all'Albania e, quindi, sicuramente una delle zone più «calde» per i traffici clandestini. Dopo che il mag-

giore Marangi ci ha elencato i diversi compiti istituzionali delle Fiamme Gialle, portiamo la conversazione sull'argomento contrabbando, che qui è particolarmente sentito.

«In effetti i nostri mezzi sono molto impegnati nel contrastare l'azione dei contrabbandieri, sia all'interno delle acque territoriali italiane che in quelle internazionali; nel 1958, infatti, la Convenzione Internazionale di Ginevra ha sancito il concetto di «presenza costruttiva», che ci consente di proseguire un inseguimento iniziato entro il limite delle dodici miglia dalla costa anche nelle acque internazionali. Inoltre, se siamo riusciti ad accertare un «collegamento certo» tra il motoscafo così sequestrato e la nave madre da cui aveva caricato le sigarette, la normativa internazionale vigente ci autorizza a requisire anche l'unità maggiore ancorata al largo».

Purtroppo, quello tra i guardacoste delle Fiamme Gialle e i motoscafi dei contrabbandieri è spesso un duello ad armi impari, in quanto i natanti della «mala» sono molto veloci: i «vecchi» scafi blu, ormai ripinti in altri colori, riescono tranquillamen-

te a raggiungere i 35 nodi, mentre la velocità di un normale guardacoste è di 31 nodi; per non parlare poi dei nuovi «mostri» dei contrabbandieri, equipaggiati con sei motori fuoribordo e capaci di toccare i 60 nodi (110 km/h): praticamente irraggiungibili!

«Quello che tuttavia più ci penalizza — prosegue l'ufficiale — è la diversità della propulsione: i motoscafi dei contrabbandieri hanno una maggiore ripresa in quanto i loro motori sono a scoppio, mentre le imbarcazioni della Guardia di Finanza montano dei diesel. Una delle tipiche tattiche usate dai contrabbandieri per distanziarsi durante gli inseguimenti consiste nel costringere il nostro guardacoste a rallentare, attraversandone la rotta a pochi metri dalla prua, per poi accelerare rapidamente e, grazie proprio alla maggiore ripresa, guadagnare terreno».

Dalle parole del maggiore Marangi comincia a palesarsi quella efficiente organizzazione di cui parlava il giornalista di Brindisi. Su ogni motoscafo, infatti, è installato un ricevitore Loran che indica con sufficiente precisione il punto nave, cosicché

lo scafista è in grado di determinare in ogni momento se è dentro o fuori dalle acque territoriali italiane, affiancato da uno scanner per individuare le frequenze su cui stanno comunicando le Fiamme Gialle, e persino da un apparato per decrittare i messaggi in codice!

L'ultramoderna strumentazione radio comprende il meglio in commercio e, oltre che per intercettare le trasmissioni della Finanza, viene utilizzata per tenere i contatti con i basisti che sulla terra ferma mantengono un'incredibile organizzazione di «intelligence». Nella fase di avvicinamento alla costa, la più delicata in assoluto, i basisti possono così segnalare l'eventuale presenza in zona di unità navali delle Fiamme Gialle, dirottando lo scafista verso, un approdo più sicuro; tutte le comunicazioni avvengono con l'uso di codici predefiniti, spesso incomprensibili alle Fiamme Gialle.

Per meglio contrastare i motoscafi dei contrabbandieri, negli ultimi anni la Guardia di Finanza ha acquisito le vedette classe «4000», i cosiddetti Drago, che sono abbastanza veloci da intercettare il «nemico». La tattica normalmente impiegata consiste nel far procedere affiancati un normale guardacoste, dalla sagoma molto più grande, e il Drago, che così resta nascosto alla vista dei contrabbandieri: le due unità si lanciano insieme all'inseguimento del contrabbandiere che, pensando di dover «giocare» solo col lento guardacoste, non forza i motori; quando la distanza tra i natanti si è ridotta a sufficienza il Drago esce allo scoperto, lasciando l'avversario senza possibilità di scampo.



Pronti a tutto

Negli anni passati gli scafisti, quando venivano intercettati da un'unità della Guardia di Finanza, buttavano in mare il carico per potersi allontanare velocemente, op-

Per riuscire ad intercettare i più veloci mezzi dei contrabbandieri, le Fiamme Gialle puntano sull'intervento coordinato degli elicotteri e dei mezzi navali. A sinistra: un MD 500 sulla scia di una vedetta veloce d'altura della classe *Meatini*. Queste unità, acquisite in 56 esemplari fra il 1970 e l'85, sono equipaggiate con due motori diesel CRM 18-DS-2 e sviluppano una velocità massima di 34 nodi. Sopra: un elicottero della Sezione Aerea di Capo San Vito. La Guardia di Finanza evita di fare uso delle armi durante le operazioni di intercettazione, ma questo non mette i suoi uomini al riparo dalle sempre pericolose reazioni dei contrabbandieri.



pure si arrendevano senza opporre resistenza. Oggi i malviventi sono pronti anche ad uccidere pur di non far catturare un carico, come ci conferma il capitano Ludovico Fulvi, comandante della Stazione Navale di Taranto.

«Stavamo tallonando nei pressi di Brindisi uno scafo a pieno carico, ormai in difficoltà per la presenza di un guardacoste più veloce. Lo scafista avvisò allora via radio l'organizzazione, che fece uscire in mare un potentissimo motoscafo vuoto, sulla cui prua era stato montato un rostro in acciaio. Proprio mentre quest'ultimo scafo ci attaccava da dritta con l'evidente intenzione di speronarci, sul lato opposto l'altro scafo contrabbandiere attraversava la nostra rotta nell'intento di farci rallentare, senza essersi accorto della presenza del collega. Purtroppo noi non potemmo diminuire la velocità, perché saremmo stati sicuramente speronati, e così lo speronatore finì con l'investire il natante che ci stava tagliando la strada, il cui scafista rimase ucciso».

Questa spietata determinazione sembra confermare che oggi sui motoscafi vengono trasportati anche droga ed armi. Gente ormai decisa a tutto dunque, come continua a raccontare il capitano Fulvi: «In un'altra occasione avevamo intercettato uno scafo nei pressi del porticciolo di Torre San Gennaro, dove erano già pronti i basisti per scaricare i colli; il motoscafo entrò velocemente nella rada — il suo ridotto pescaggio gli permetteva di muoversi più agilmente sui fondali bassi; — mentre noi dovevamo rallentare per non incagliarci. Gli scafisti scesero al volo dall'imbarcazione e il capogruppo decise di far saltare il natante, pur di impedirci di sequestrarlo. Fu solo grazie alla perizia del comandante del guardacoste, che si accorse tempestivamente delle intenzioni dei contrabbandieri, che si riuscì ad evitare una strage: i nostri uomini che stavano raggiungendo la riva furono fermati appena in tempo, altrimenti sarebbero saltati in aria con il motoscafo...».

In Puglia la Guardia di Finanza deve combattere più di un nemico. Le organizzazioni dedite al contrabbando sono moltissime: nella sola Brindisi se ne contano una decina, come ci viene confermato da un episodio che ci racconta sempre il comandante della Stazione Navale di Taranto: «Un paio di anni addietro, mentre inseguivamo uno scafo che si stava dirigendo verso la costa senza essersi accorto della nostra presenza, un altro scafo sfrontatamente si pose nella nostra scia, certo che noi avremmo preferito inseguire il primo natante, sui cui avevamo un'indubbia posizione di vantaggio. Nei pressi della costa, senza aver avvisato del pericolo incombente i colleghi — che dovevano essere di un'altra organizzazione, — i nostri

«inseguitori» se ne andarono tranquillamente verso il loro punto di approdo».

Quando il motoscafo arriva sul punto prefissato della costa vi trova la cosiddetta «paranza», formata da decine di manovali che in pochi minuti trasferiscono il prezioso carico su automobili di grossa cilindrata, da cui sono stati smontati i sedili per aumentare la capacità di carico. Questa è la fase più delicata delle operazioni, in quanto durante il trasbordo sia lo scafo che le vetture sono alla mercé delle Fiamme Gialle; terminata l'operazione il natante potrà tornare impunito allo scalo.

Da questo momento inizia il viaggio via terra delle sigarette; le automobili incolonnate si dirigono a folle velocità direttamente verso le città più vicine (Taranto, Matera, Napoli etc.) oppure, se il carico deve essere avviato al mercato settentrionale, puntano verso più tranquilli punti di smistamento: vecchie masserie abbandonate del barese o del napoletano, dove i colli vengono stivati in anonimi camion e poi occultati con qualsiasi mercanzia: cassette di frutta stagionale o colli di merce varia.

Le auto dei contrabbandieri formano una colonna ai cui estremi vengono poste macchine vuote, che hanno il compito di contrastare le Fiamme Gialle nel caso di un eventuale incontro. Le auto procedono a velocità altissime, più di 200 km/h, percorrendo a fari spenti strade statali e

provinciali e attraversando paesi e cittadini senza curarsi della segnaletica né dei semafori.

«Questo è l'aspetto più negativo del fenomeno — interviene il capitano Domenico Tatulli, comandante della 2ª Compagnia Anticontrabbando, — in quanto tali operazioni rappresentano un grave pericolo per l'incolumità dei cittadini; non si contano gli incidenti stradali causati dalle manovre spericolate degli autisti-contrabbandieri, che guidano come pazzi rischiando la loro stessa vita. A inseguimento concluso, spesso abbiamo rinvenuto all'interno delle auto siringhe ipodermiche appena usate, il che ci ha fatto capire come i conducenti avessero potuto guidare in quel modo...».

Quando una colonna viene intercettata dalle radiomobili della Finanza, gli autisti spingono a tavoletta sull'acceleratore, ignorando le intimazioni delle forze dell'ordine. Se l'azione si svolge su una strada stretta le ultime automobili vuote si pongono di traverso alla carreggiata per fermare gli inseguitori, mentre se la larghezza della strada è maggiore gli autisti effettuano delle vere e proprie gimkane in mezzo al traffico, sfruttando i veicoli che provengono in senso contrario come ostacolo. Dal canto loro le Fiamme Gialle cercano di fermare i contrabbandieri sorpassandoli o, se non sono presenti altre autovetture,



Sopra: un elicottero della Guardia di Finanza sulla scia di un'imbarcazione contrabbandiera; gli inseguimenti comportano spesso manovre azzardate e rischi di collisione. A destra: il guardacoste *Denaro*, della classe *Meatini*; una tecnica usata dalle Fiamme Gialle per tentare di sorprendere i contrabbandieri è quella di mascherare sino all'ultimo la presenza di uno scafo veloce dietro la sagoma di una vedetta più grande e più lenta.



A sinistra: il pilota prende posto su un MD 500 in vista del decollo per una missione di sorveglianza. Il mezzo aereo viene utilizzato per un più efficace e rapido controllo dell'area assegnata e per coordinare al meglio le operazioni delle forze di superficie, sia in mare che durante gli inseguimenti a terra. Sotto: un MD 500 sulla pista di Capo San Vito. I piloti delle Fiamme Gialle, che spesso intervengono per cercare di ostacolare con l'elicottero i movimenti degli scafi dei contrabbandieri, devono in queste occasioni prestare la massima attenzione, non solo per il rischio di essere fatti segno a colpi di arma da fuoco ma anche per la particolare vulnerabilità del mezzo ad azioni apparentemente meno «cruente», come il lancio di sassi o di altri oggetti contro le pale del rotore.

loro giudizio, utilizzerebbero metodi poco ortodossi per abbordare i motoscafi.

«Per fermare gli scafi dei contrabbandieri i miei uomini preferiscono sempre attraversare la rotta del natante, evitando di aprire il fuoco in quanto a bordo dei motoscafi sono ospitati bidoni con centinaia di litri di carburante che, se centrati da una pallottola, trasformerebbero l'imbarcazione in un'enorme bomba. Certo così facendo rischiamo una collisione che, peraltro, interesserebbe anche i nostri equipaggi e le motovedette, che potrebbero rimanere ferme ai lavori per lunghissimi periodi; questo è però l'unico modo per evitare spargimenti di sangue».

«La normativa vigente — prosegue il colonnello — legittima d'altra parte l'impiego delle armi per fermare i contrabbandieri che non ottemperino all'intimazione di arresto, i classici tre colpi in aria; pur disponendo sulle nostre imbarcazioni di un'arma letale come il cannone automatico Oerlikon da 20 mm, non lo abbiamo mai utilizzato, preferendo la procedura che ho appena descritto. Ritengo, dunque, che le accuse che ci vengono mosse siano del tutto infondate». Dopo questo indispensabile chiarimento ci trasferiamo presso la Sezione Aerea della Guardia di Finanza ubicata a Capo San Vito, a pochi chilometri dal capoluogo jonico.

A caccia con le «Volpi»

Qui arriviamo con il tenente pilota Domenico Sabba, comandante del reparto, che aveva seguito con noi il precedente briefing. Entriamo nell'hangar dove gli specialisti sono impegnati negli ultimi controlli sui due Hughes-Breda Nardi MD 500; le porte scorrono elettricamente e gli elicotteri vengono trasferiti sul piazzale. I piloti effettuano la check list e prendono posto ai comandi; noi saliamo sul «Volpe 111», nominativo radio del nostro NH 500.

Tutto è OK, e improvvisamente il silenzio viene interrotto dal sibilo delle due turbine. Trascorre qualche minuto, e il «Volpe 115» decolla e si allontana. Ora è il nostro turno: il pilota, lo stesso tenente Sabba, fa alzare docilmente il «Volpe 111» che, volando a pochi metri dai flutti, raggiunge rapidamente la velocità di crociera. I due elicotteri procedono insieme sino al punto d'incontro con il *Denaro*, un guardacoste della classe *Meattini* partito pochi minuti prima dalla Stazione Navale di Taranto, che deve raggiungere un'unità della Classe 4000, un *Drago*, in operazione nel Canale d'Otranto. Il *Denaro* dovrà circumnavigare la penisola salentina doppiando il Capo di Santa Maria di Leuca, mentre noi possiamo accorciare il tragitto attraversandola in volo.

Un po' preoccupati, chiediamo al comandante della Sezione quali rischi comporta l'attività di pilota delle Fiamme Gialle: «Il nostro compito è essenzialmente di individuare i motoscafi dei contrabbandieri e di comunicarne la posizione ai guardacoste. Durante l'azione inoltre spesso facciamo da ponte radio tra le unità in mare



cercando di colpire i pneumatici, dopo aver esploso in aria il debito colpo di avvertimento.

Tutte queste manovre sono particolarmente pericolose anche, e soprattutto, per il personale della Guardia di Finanza, come ci conferma il capitano Tatulli: «Nello scorso luglio durante un inseguimento un nostro finanziere sparò in aria per intimare l'alt; sfortunatamente, proprio mentre esplodeva il colpo, un contrabbandiere inseguito tagliò la strada alla nostra pattuglia facendola sbandare, e la pallottola così deviata è andata a colpire il brigadiere sul sedile anteriore; purtroppo quest'ultimo rimarrà paralizzato per tutta la vita».

Accuse infondate

Il briefing volge al termine e inizia la parte operativa della giornata, che ci vedrà partecipare in prima persona ad un'operazione anticorruzione pianificata per la tarda mattinata; ma prima veniamo condotti nell'ufficio del colonnello Giorgio Fiore, comandante della 17^a Legione della Guardia di Finanza di Taranto. Dopo i saluti di rito, gli chiediamo cosa ne pensi delle accuse di «cinismo» spesso rivolte dai rappresentanti più o meno «ufficiosi» dei contrabbandieri alle Fiamme Gialle che, a

e la sala operativa del 2° Gruppo di Taranto, in quanto in questa zona esistono alcuni fastidiosi con i d'ombra».

«In alcune occasioni interveniamo direttamente nell'azione, cercando di rallentare il motoscafo con rapidi passaggi a bassa quota ad incrociare la sua rotta. Purtroppo da qualche tempo questo è diventato abbastanza pericoloso, perché i contrabbandieri lanciano pesanti funi verso il rotore o cercano di arpionarci con il «mezzo marinaio» di bordo; naturalmente a pochi metri di quota un simile evento avrebbe conseguenze disastrose».

Arriviamo così in zona, dove il tempo non è dei migliori; subito contattiamo via radio il Drago, che sta navigando a qualche miglio sulla nostra dritta. I due elicotteri si distanziano, guadagnando quota per acquisire un raggio d'osservazione maggiore. Mentre viene mantenuta una rotta prestabilita, cala il silenzio nelle comunicazioni e i piloti e gli specialisti scrutano il mare. Passa qualche minuto, e Volpe 115 segnala una scia all'orizzonte; subito viriamo portandoci nella direzione indicata. I due MD 500 scendono di quota, per portarsi sul bersaglio e individuarlo. In cuffia un'esclamazione del pilota del «Volpe 115» ci avvisa che l'ingaggio è positivo: si tratta di uno scafo tipo «Molinari» che, resosi contro della presenza delle Fiamme Gialle, sta dando «tutta manetta».

Immediatamente interviene la sala operativa del Comando di Taranto, che ci avvisa che il «Denaro» è ancora troppo distante e che dovremo condurre sull'obiettivo solo il Drago che è già in zona. Adesso il «Volpe 115» è sul motoscafo; il tenente Sabba ci avvisa: «Pronti a scattare le fotografie, solo un passaggio e poi ci dovremo allontanare per lasciare il massimo spazio di manovra agli altri!».

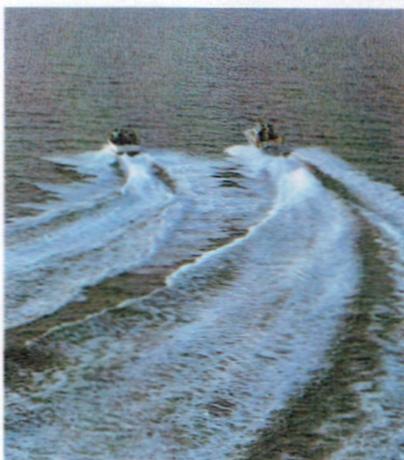
Passiamo sulla verticale del natante, e possiamo vedere distintamente i due scafisti che indossano dei passamontagna rossi; dietro di loro tanti bidoni di benzina e tre colli di sigarette, gli altri sono nella stiva interna ricavata nella lunga prua. Con una rapida virata ci allontaniamo, mentre le comunicazioni tra i mezzi inseguitori sono sempre più concitate e da dritta appare la motovedetta della Finanza che procede alla massima velocità.

«Adesso ci dobbiamo allontanare; non vorremmo che i contrabbandieri esplodesero qualche colpo, ci teniamo alla vostra incolumità». A malincuore, proprio mentre l'ultima foto riprende il Drago ormai a ridosso del motoscafo, lasciamo la zona, mentre in cuffia continuiamo a seguire l'inseguimento che si conclude poco dopo con la cattura e il sequestro dello scafo. «L'azione è stata molto rapida; questa volta i contrabbandieri non hanno avuto il tempo di buttare in mare il carico perché il Drago era molto vicino — commenta in cuffia il tenente Sabba, — per questo non hanno potuto nemmeno raggiungere il limite delle acque territoriali».

Continuiamo la perlustrazione, mentre il pilota del «Volpe 115» ci avvisa che sta rientrando alla base perché è rimasto senza carburante. Proseguiamo la missione avvicinandoci alla costa, che già si intrav-



Sopra: il tenente Domenico Sabba, comandante della Sezione Aerea di Capo San Vito, a bordo dell'MD 500 «Volpe 115», ripreso nella foto a destra in volo sullo Jonio. Sotto: la fase finale dell'inseguimento fra un «Drago» delle Fiamme Gialle e un motoscafo dei contrabbandieri. Nella pagina accanto, ancora un MD 500 sul mare.



vede all'orizzonte. Proprio mentre la lanterna del «Fuel» sbanda a sinistra, indicando che anche per il nostro NH 500 è ormai tempo di puntare su San Vito, ecco sotto di noi una scia che indica la presenza di un natante diretto ad alta velocità verso il porticciolo di Casal Abate.

Subito ci poniamo all'inseguimento, mentre allertiamo via radio la sala operativa di Taranto avvisandola del nuovo contatto. Anche questa volta scendiamo di quota per identificare lo scafo: si tratta di un altro «Molinari», anch'esso carico di bidoni di benzina e con un telo blu che sicuramente cela parte del carico illegale. Vistosi scoperto lo scafo punta decisamente verso la riva, ormai distante poche centinaia di metri, dove già possiamo scorgere

una piccola folla. Sul molo, infatti, la «paranza» è pronta a scaricare le casse dal motoscafo e a stivarle dentro una decina di macchine.

La scena che si presenta è incredibile: assolutamente incuranti della nostra presenza, decine di uomini si accalcano intorno al motoscafo, mentre il capogruppo dà gli ordini tenendoci continuamente d'occhio; noi siamo interamente assorbiti dallo spettacolo, ma non il tenente Sabba, che sta già fornendo le informazioni del caso alla Sala operativa per la predisposizione dei posti di blocco. Chiediamo di abbassarci un po' per poter riprendere meglio la scena: «Preferisco di no — ci ammonisce il pilota, — perché ultimamente in situazioni analoghe ci è anche successo di essere presi di mira con le fionde; delle decine e decine di sassi uno potrebbe anche colpire il rotore, e allora...».

Il carburante scarseggia e dobbiamo assolutamente rientrare alla base. Durante il volo di ritorno il pilota non è molto loquace, in quanto ha il pensiero rivolto all'azione in corso. Atterriamo sulla piazzola della Sezione Aerea e subito il tenente Sabba corre a telefonare alla Sala operativa del comando. «Alcune vetture sono state intercettate — ci conferma poco dopo, — mentre altre sono riuscite a forzare il posto di blocco; per fortuna tutto si è svolto senza alcun ferito!».

È questa la preoccupazione maggiore che abbiamo potuto verificare durante la giornata trascorsa tra gli operatori della Guardia di Finanza: «Cerchiamo di evita-

re sempre di sparare, perché un carico di sigarette non vale mai una vita umana; anche se loro cercano di tirarci giù buttandoci le funi nel rotore o scagliandoci addosso dei sassi!».

Una volontà politica

Abbiamo potuto verificare come in Puglia la Guardia di Finanza sia impegnata quotidianamente in una lotta che non conosce tregua. Al più presto in questa zona verrà costituito un Gruppo Aeronavale, che andrà ad aumentare le capacità della componente operativa delle Fiamme Gialle; la Sezione Aerea di San Vito verrà trasferita sul sedime aeroportuale di Grottaglie, da dove potranno operare i nuovi velivoli Piaggio P 166 DL3 e gli elicotteri Agusta-Bell AB.412 di prossima acquisizione.

Un impegno sempre maggiore, dunque, che corre il rischio di essere vanificato da una normativa che continua ad equiparare il contrabbandiere — sia scafista che basista a terra — al ragazzino che vende i pacchetti per la strada: solo improbabili pene pecuniarie, che vengono spesso trasformate in periodi di libertà vigilata e che sono comunque difficili da irrogare, in quanto i malviventi non percepiscono redditi «ufficiali» e hanno l'accortezza di intestare i propri beni a dei prestanome.

Sanzioni che potevano essere giustificate per il contrabbandiere che negli anni cinquanta valicava le Alpi con lo zaino pie-



no di orologi o sigarette, ma che certamente non sono sufficienti ad arginare un fenomeno che in queste zone ha ormai assunto un tenore endemico. Sarebbe necessario introdurre pene detentive di durata adeguata, almeno uno o due anni per uno scafista sorpreso in flagranza di reato; ovviamente, l'effetto della pena dovrebbe essere poi confermato da un'applicazione rigorosa, anziché vanificato dai «soliti» provvedimenti speciali, dalle scarcerazioni facili agli arresti domiciliari.

Sembra che negli ultimi tempi qualco-

sa si stia finalmente muovendo: nel 1993 le coste italiane diventeranno a tutti gli effetti la frontiera meridionale della CEE, di cui lo Stato dovrà garantire ai partner europei la «tenuta» fiscale. Il Ministro delle Finanze Formica aveva annunciato qualche tempo fa la sua intenzione di debellare entro la fine dell'anno tutta la flotta dei contrabbandieri, invitandoli per questo ad una resa incondizionata la cui contropartita sarebbe rappresentata da una loro assunzione di massa nell'amministrazione statale. Ai posteri l'ardua sentenza... □



CO
CO



Ritagliare e inviare a ED.A.I. s.r.l., Casella Postale 1550 - 50100 Firenze

Desidero ricevere:

- N. raccoglitori in plexiglas a L. 35.000 cd.
- N. raccoglitori in plastica JP4 anni Panorama Difesa anni a L. 14.000 cd.
- Arretrati JP4 n.ri a L. 8.500 cd.
- Arretrati Panorama Difesa a L. 8.500 cd.

Forma di pagamento prescelta:

- Versamento effettuato sul c/c postale 31231509 intestato a ED.A.I. srl, Casella Postale 1550, 50100 Firenze
 - Assegno bancario o circolare allegato
 - Versamento tramite vaglia postale effettuato il
 - In contrassegno al ricevimento con sovrattassa postale
- Cognome Nome
- Via N.ro civico
- Città Prov. CAP
- Firma Data