

successivo trasporto sulla terraferma, in punti ove più scarsa o più difficoltosa era l'attività di vigilanza.

La maggior parte delle organizzazioni contrabbandiere, anziché utilizzare navi di grosso tonnellaggio con ingenti carichi di t.l.e. stazionanti a ridosso delle acque territoriali, si è poi orientata verso il frazionamento dei carichi, per ridurre i rischi di perdita dei tabacchi e per evitare l'impiego e i reiterati sequestri di « navi-madre » in acque internazionali, preferendo un sistema di gestione di « depositi » ubicati nei Paesi rivieraschi delle coste italiane, in particolare nel Montenegro.

Per tali ragioni i tratti costieri italiani maggiormente minacciati da sbarchi di t.l.e. di provenienza serbo-montenegrina sono stati (e sono tuttora, sia pure in misura minore) quelli del medio-basso Adriatico, ove, soprattutto lungo le coste pugliesi, prevale il contrabbando c.d. di « forzamento », attuato con motoscafi veloci che, dopo aver trasbordato i tabacchi da « navi-madre » stazionanti nelle acque territoriali montenegrine, o aver caricato le sigarette direttamente da depositi costieri in quel Paese, violavano, pressoché quotidianamente, le acque territoriali nazionali con la tecnica c.d. del « branco », investendo ripetutamente ampie fasce di litorale.

A ridosso degli anni 1993/1997 si è registrata una recrudescenza nell'operatività di navi traghetto tipo Ro/Ro (vere e proprie navi traghetto ovvero navi commerciali tipo « cargo », cui vengono apportate modifiche strutturali per essere specificamente impiegate nell'approdo, di norma, presso le banchine di basi nautiche minori non sottoposte a vigilanza, permettendo lo sbarco di autocarri che dirigono, poi, verso la propria destinazione finale), che, operanti con base logistica in Grecia, Ucraina, Gibilterra e Croazia, attuavano sbarchi di autoarticolati carichi di t.l.e. sul litorale nazionale.

Erano stati infatti acquisiti elementi che evidenziavano l'attuazione del seguente *modus operandi*: partenza di navi Ro/Ro, con a bordo autoarticolati vuoti, da porti della Grecia di non rilevante importanza (ad esempio Kalamata, Nauplion, Igoumenitsa e Volos), ovvero da Fiume (Croazia), Gibilterra, Odessa (Ucraina); affiancamento a esse, in alto mare, di altra nave commerciale — salpata da diverso porto del Mediterraneo — e successivo trasbordo da quest'ultima dei carichi di t.l.e. contenuti in container; approdo delle navi Ro/Ro in strutture portuali nazionali di scarsa rilevanza ai fini commerciali, e come tali non sottoposte a vigilanza, con rapido sbarco degli autoarticolati.

Le maggiori organizzazioni contrabbandiere che utilizzavano tale sistema erano poi solite predisporre, prima dell'inizio di un trasporto, idonea documentazione concernente la dismissione di bandiera ed il cambio di nome della nave.

In sintesi, quindi, nel quadriennio 1993/1997, il contrabbando di t.l.e. in forma *extraspessiva* si è articolato sui seguenti principali scenari:

— contrabbando di forzamento nello scacchiere del medio-basso Adriatico attuato a mezzo di motoscafi veloci, tipo « off-shore », con provenienza dalla Costa della ex Jugoslavia, principalmente dalla fascia costiera montenegrina;

— sbarchi sul litorale nazionale — presso strutture portuali non vigilate doganalmente — di autoarticolati trasportati a bordo di navi traghetto tipo Ro/Ro.

Pur se tale tendenza è continuata successivamente, nell'ultimo triennio si è registrato l'aumento del livello di pericolosità e aggressività delle organizzazioni contrabbandiere che, essendo restie ad abbandonare i preziosi carichi trasportati, sono ricorse frequentemente ad una strategia di tipo militare, con azioni ostative e di speronamento volte alla distruzione sistematica dei mezzi del Corpo della Guardia di Finanza. Nel 1998 si sono verificati 69 speronamenti, che hanno causato il ferimento di 52 militari; nel 1999 sono stati 54 con 30 militari feriti. Dall'inizio dell'anno 2000 si sono registrati 7 speronamenti, 8 feriti. Drammatico è stato, poi, l'evento, occorso nella notte tra il 23 ed il 24 febbraio, nel corso del quale hanno perso tragicamente la vita il vicebrigadiere De Falco Alberto ed il finanziere Sottile Antonio travolti da un automezzo blindato dei contrabbandieri. Una delle ragioni di tale escalation risiede nel cambiamento delle regole del traffico: con l'intervento delle organizzazioni mafiose nella gestione degli sbarchi sulle coste italiane e dei successivi trasporti la proprietà del carico si trasferisce ad ogni passaggio, così che ciascuna organizzazione che cura una fase della movimentazione rischia in proprio l'intero carico. Di qui la necessità di difendere la merce, anche a costo di uccidere i finanzieri.

Quanto alle rotte internazionali del tabacco (36) si possono considerare essenzialmente i seguenti itinerari:

Rotta mediterranea — Le sigarette vengono trasportate via mare o via aerea a Cipro ove vengono stoccate in depositi doganali. Le stesse, quindi, caricate in containers, lasciano Cipro con le più svariate destinazioni in transito:

— Medio Oriente: Mersin (Turchia), Haifa (Israele), Lattakia e Tartous (Siria), Giordania, Alessandria e Port Said (Egitto), Dubai (Emirati Arabi Uniti)

— Mar Nero: Illicevsk ed Odessa (Ucraina), Poti (Georgia), Burgas e Varna (Bulgaria)

— Mediterraneo centrale: Tunisia, Libia, Gioia Tauro (Italia), Capodistria (Slovenia)

— Africa: Guinea Equatoriale e Niger.

Sempre più spesso le sigarette lasciano Cipro come carico sfuso su piccole/medie imbarcazioni con destinazione dichiarata Paesi dell'Unione Europea dell'area mediterranea come il Portogallo, Paesi che si affacciano sul mar Nero oppure Paesi baltici come la Lettonia.

(36) Le informazioni al riguardo provengono dall'OLAF, doc. n.2175.

Rotta africana — Le sigarette lasciano via mare i depositi doganali in Belgio, Paesi Bassi e Regno Unito con destinazione dichiarata Senegal, Mauritania, Niger, Guinea Equatoriale, Capo Verde, Sud Africa, Namibia.

Rotta baltica - Via mare o via terra le sigarette sono trasportate nei Paesi Baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) e nei Paesi della ex Unione Sovietica (Russia, Bielorussia, Ucraina)

5. *L'area balcanica e il ruolo del Montenegro.*

Analizzando il quadro internazionale, particolare attenzione deve essere posta alla complessa realtà dell'area balcanica e al Montenegro per il loro ruolo centrale nel sistema delle rotte del contrabbando. Tale ruolo nel corso di questi anni è venuto modificandosi in conseguenza delle scelte alle quali le organizzazioni contrabbandiere sono state costrette dagli eventi socio politici di quell'area geografica. Infatti, successivamente al conflitto balcanico, l'embargo internazionale dei territori dell'ex-Jugoslavia e l'instabilità politica in Albania hanno modificato lo scenario socio- economico, causando il trasferimento dei grossi depositi di t.l.e. dai non più sicuri porti albanesi a quelli del Montenegro. Con riferimento all'Albania, giova evidenziare che quelle coste hanno costituito le principali basi di ricovero e partenza dei motoscafi contrabbandieri fino al 1991, allorquando i depositi situati nei porti di quel Paese vennero smantellati.

In applicazione del Protocollo Aggiuntivo all'Accordo di cooperazione in materia di sostanze stupefacenti e contro la criminalità organizzata firmato dal Ministro dell'Interno italiano e quello dell'Ordine Pubblico albanese in data 24 agosto 1991, le Autorità albanesi assunsero misure coercitive nei confronti degli appartenenti alle associazioni delinquenziali che avevano stabilito in quelle località costiere le basi logistiche. Gli esiti di tale iniziativa politica e della conseguente fase di applicazione coincisero con l'inizio degli sconvolgimenti che hanno interessato quei territori; pertanto, le organizzazioni contrabbandiere, dovendo abbandonare gli insicuri porti albanesi, spostarono le proprie strutture logistiche in Montenegro, da dove, sino all'inizio del recente conflitto nell'area del Kosovo, quasi quotidianamente un rilevante numero di motoscafi ha fatto la spola verso le coste pugliesi.

Fin dalla metà degli anni '90 il Montenegro è diventato la principale base operativa del contrabbando nel Mediterraneo. Una moltitudine di latitanti della « sacra corona unita » brindisina, della camorra campana e dei clan criminali baresi hanno ivi costituito vere e proprie colonie criminali che, in accordo tra loro, avevano ripartito il territorio: a nord (Zelenica, fino a quando vi era stata attività portuale) i baresi e i napoletani a sud (Bar) i brindisini. È stata confermata, nel tempo, la presenza in Montenegro, in modo per alcuni saltuaria per altri costante, di personaggi noti per essere ai vertici delle organizzazioni contrabbandiere. Tra di essi si citano Prudentino Francesco, Armento Ciro, Grieco Luigi e Ciro, Mazarella Alfonso,

Cuomo Gerardo ed Arcellaschi Augusto. Tali personaggi, in parte interessati da provvedimenti restrittivi della libertà personale hanno da tempo spostato — in alcuni casi anche definitivamente — dalla Confederazione Elvetica alla Repubblica del Montenegro l'epicentro delle attività delittuose, avvalendosi degli appoggi delle Autorità locali (37). Essi disponevano di una flotta di circa settanta motoscafi (appositamente costruiti da cantieri in Italia, Albania, e Grecia) e gestivano i connessi mercati dei rifornimenti e della manutenzione.

I motoscafi adibiti al trasporto dei tabacchi sono in grado di coprire in poco più di due ore la distanza che separa i porti rivieraschi (in special modo Bar, ma anche Ulcinij, Zelenika e Cattaro) dalle coste pugliesi. Il Montenegro era dunque diventato il principale luogo di stoccaggio di sigarette destinate al mercato europeo, provenienti direttamente dai luoghi di produzione sia dell'est europeo ma anche americani, trasportate in *container* dai porti del Nord Europa (Anversa e Rotterdam), dai porti greci di Patrasso, Corfú ed Igoumenitsa, dalla Croazia, nonché da Cipro, anche a bordo di aerei sulla rotta Paohos/Podgorica.

Nell'isola di Cipro hanno sede innumerevoli società « off-shore » domiciliate presso studi legali e notarili, costituite da altre società e/o personaggi per i quali viene garantito l'anonimato ed alle quali viene applicato un regime fiscale particolarmente vantaggioso. Per tale ragione quel Paese è da sempre centro di traffici illeciti di varia natura. Nell'attuale momento storico, anche alla luce della richiesta di adesione all'Unione Europea avanzata dalle autorità cipriote, il Servizio doganale di quello Stato ha intrapreso una collaborazione con la Commissione Europea e con i Servizi di ricerca doganale degli Stati membri per l'esecuzione di accertamenti concernenti casi di contrabbando, fornendo — anche di iniziativa — notizie in merito a spedizioni sospette di merci ad alta incidenza fiscale (sigarette ed alcool in particolare).

Su tale aspetto l'Ufficio Italiano Cambi (38) ha evidenziato consistenti movimentazioni in entrata e in uscita da varie regioni, tra cui la Puglia, per importi significativi e non giustificati, destinati a soggetti residenti a Cipro. Le banche di destinazione/provenienza dei fondi suddetti tra le parti pugliesi e cipriota sono situate in Svizzera. Lo stesso ufficio segnala come il GAFI ha valutato Cipro paese non cooperativo nella lotta al riciclaggio. Il nuovo assetto dell'attività contrabbandiera, restando inalterata la favorevole situazione geografica, si è giovato anche di una concomitante positiva convergenza di interessi: la tranquillità richiesta per lo svolgimento di tali traffici è stata infatti garantita dalle autorità centrali iugoslave e da quelle montenegrine, in particolare, che hanno avallato varie attività delittuose.

Tali compiacenze sono motivate dalle consistenti somme di denaro incassate a livello centrale per i diritti doganali sulle partite di sigarette in transito sul territorio, nonché per le ricadute positive sulle economie

(37) Cfr.doc. nr.2228, risposta al questionario da parte della DDA di Lecce.

(38) Cfr. doc. n.2287, Elaborato di risposta dell'UIC al questionario della Commissione.

locali determinate dalla presenza di numerosi appartenenti alle associazioni criminali italiane. Le investigazioni hanno permesso di delineare compiutamente l'esistenza di un assetto concordato di interessi tra promotori e dirigenti di organizzazioni criminali di tipo camorristico/mafioso italiane operanti in Montenegro ed Autorità centrali e locali montenegrine.

La massiccia provenienza di tabacchi lavorati dal Montenegro, che trae origine da ampi e diversificati canali di approvvigionamento e ha assunto un ruolo strategico in questo decennio, è confermata dalle numerose spedizioni di sigarette destinate a quel Paese, che appaiono del tutto sproporzionate rispetto alle capacità di consumo da parte del mercato interno (è superfluo ricordare che la popolazione montenegrina è di appena 640.000 abitanti).

Tale quadro è descritto nel rapporto dell'UCLAF (attuale O.L.A.F.), in esito alle due missioni effettuate in Montenegro negli anni 1996 e 1997 proprio al fine di acquisire elementi di riscontro alle ipotesi investigative formulate da varie Polizie di Stati dell'Unione. Le risultanze hanno, tra l'altro, evidenziato la perfetta « neutralità », da un punto di vista doganale, dei transiti di sigarette sul territorio montenegrino, stante il breve periodo di stoccaggio nei locali depositi prima del carico sui motoscafi veloci dichiaratamente destinati alla « Dogana di Bari ». In effetti, è stato possibile acquisire documentazione commerciale e/o doganale relativa all'introduzione per via aerea, marittima o stradale in quel Paese di 678.250 casse di sigarette nel periodo 01.01.1996/30.09.1997. Tali spedizioni avevano provenienze diversificate (Belgio, Olanda, Cipro, Bulgaria, Germania).

In particolare, è stato accertato che:

le sigarette, mai introdotte in libera pratica o in consumo nel territorio montenegrino, erano state successivamente esportate a bordo di motoscafi dichiaratamente verso l'Italia;

le operazioni di « entrata » ed « uscita » delle sigarette dal Montenegro erano state gestite dalla società « MT.T. » (non meglio identificata), consignataria delle fatture emesse pro-forma dalle compagnie che ordinavano il transito delle sigarette attraverso il Montenegro verso l'Italia;

lo stoccaggio delle sigarette avveniva all'interno di depositi gestiti dalla società di diritto svizzera « Zetatrans », con sede a Podgorica, in diretto contatto con società elvetiche documentalmente acquirenti delle sigarette; per tale attività di deposito venivano imposte delle tasse ai proprietari delle sigarette, il cui importo non compariva nelle fatture.

Sulla scorta della documentazione acquisita venivano identificate ben 119 spedizioni di sigarette a mezzo motoscafi sulla tratta Bar/Bari nel periodo 01.08.1996 / 07.09.1997, per un totale di 31.665 casse documentalmente destinate alla « Dogana di Bari », pari convenzionalmente a kg. 316.650.

6. Riflessi sul contrabbando dei mutamenti politici nell'area montenegrina.

L'effettiva destinazione finale dei tabacchi è da individuare, come detto, nel mercato italiano e di altri Paesi dell'Unione Europea. In

particolare, i contrabbandieri operanti su mercati internazionali hanno « legalmente » esercitano le loro attività con licenza per l'import-export del t.l.e. rilasciata dal governo locale: dai depositi del Montenegro hanno rifornito le numerose organizzazioni che, a loro volta, curavano il trasporto e la vendita all'ingrosso delle sigarette. Al riguardo appaiono significative le dichiarazioni di Sarno Costantino, alias « zio Vincenzo », uomo di rilievo del contrabbando, collegato ad Armento Ciro e Gerardo Cuomo; nel periodo in cui collaborava con l'autorità giudiziaria italiana, ha riferito, nell'interrogatorio del 31.07.1997 alla D.D.A. di Bari: *« Voglio precisare che tutti questi acquirenti non pagavano la tassa di 5. 000 lire per ogni cassa, poiché questa gravava solo sui grandi contrabbandieri del Montenegro, quelli cioè che avevano le sigarette custodite all'interno dei depositi della Zeta Trans. Ribadisco: la predetta società, che ha sede in Svizzera si occupava di custodire in esclusiva le sigarette che gli esportatori svizzeri acquistavano per destinarle a noi contrabbandieri. Se per caso qualcuno di noi non pagava le sigarette acquistate, la Zeta Trans »sequestrava« le sigarette e faceva sequestrare gli scafi dalla polizia. La Zeta Trans pagava delle tasse regolari al Governo del Montenegro.*

La Zeta Trans percepiva da noi contrabbandieri una somma pari a circa due dollari per ogni cassa che aveva in deposito: somma che provvedeva a versare al Governo del Montenegro. Quest'ultimo prelevava questa tassa dalla « Zeta Trans per non far vedere che si prendeva i soldi direttamente dai contrabbandieri e per consentire lo svolgimento del contrabbando in territorio montenegrino. Preciso che questi due dollari a cassa erano, in realtà, una sopratassa che noi pagavamo nel caso che la giacenza delle sigarette in deposito superasse il mese. Dico »sopratassa « per la ragione che ora vi spiego: Sergio (alias Tony), lo Spagnolo, Raimondo ed il quarto di cui ora mi sfugge il nome, ora ricordo che si chiama Diego — cioè i quattro che hanno l'esclusiva per importare in Montenegro le sigarette dalla Svizzera — già pagano alla Zeta Trans, in Svizzera, una tassa di 55 dollari a cassa, che viene corrisposta al governo del Montenegro come tassa sull'importazione. L'importo di 55 dollari, viene poi caricato sul prezzo per cassa che noi paghiamo: ultimamente è pari a 750. 000 lire per le marche più ricercate. In effetti tutta l'attività di contrabbando si svolge sotto gli occhi compiacenti delle autorità governative, che prestano il loro ausilio soprattutto alla Zeta Trans. Ad esempio, all'interno dei depositi vi sono stabilmente dei poliziotti cioè quelli che poi — come ho detto — provvedono a sequestrare la merce e gli scafi nel caso in cui i grossisti non pagano.

Il governo del Montenegro percepisce mensilmente la tassa dei 55 dollari a cassa per 100. 000 casse, indipendentemente dalla effettiva importazione di tale quantitativo di casse. Ognuno dei quattro importatori di cui ho parlato ha un minimo garantito per il governo (ed obbligatorio per il contraente) di 25. 000 casse al mese.

Noi non abbiamo rapporti diretti con il governo del Montenegro. Il rapporto è gestito in esclusiva dalla Zeta Trans (39) ».

(39) Cfr. la comunicazione della DNA in risposta al questionario della Commissione parlamentare: doc. nr 2244.

Che non si tratti delle inattendibili dichiarazioni di un ex-«pentito», bensì di una ricostruzione sostanzialmente adeguata alla realtà, al di là delle vicende soggettive del Sarno, si evince da una serie di riscontri oggettivi che altre indagini processuali hanno consentito di acquisire, nella direzione della consapevole partecipazione dei vertici istituzionali del Montenegro al sistema del contrabbando. Basta ricordare la vicenda di Perovic Branko, già Ministro degli Esteri del governo del Montenegro, indagato dall'A.G. di Napoli nel procedimento penale nr. 18177/94/RG per associazione a delinquere finalizzata al contrabbando di t.l.e., con l'accusa di avere curato — allorquando era dipendente della sede romana della compagnia aerea Jat — gli interessi in Montenegro di una grossa organizzazione di contrabbandieri, facente capo a Ciro Mazzeola. Tale circostanza non ha rappresentato una sorpresa per il governo del Montenegro — come sarebbe accaduto se Branko avesse agito a titolo e per iniziativa personale —: in occasione dell'udienza preliminare, lo stesso governo ha invocato per il suo ministro, con nota ufficiale, l'immunità derivante dal ruolo istituzionale che egli svolgeva! Altro episodio significativo è l'arresto del capo della Polizia di Sicurezza montenegrina in servizio a Bar, Baosic Vaso. In data 31 marzo 1998 ufficiali di P.G. della D.I.A. lo ponevano in stato di fermo presso l'aeroporto di Bari in occasione di un vertice con le autorità montenegrine, perché raggiunto dall'accusa di aver protetto, dietro pagamento di ingenti somme di denaro, latitanti italiani in Montenegro (in particolare, Stano Benedetto e Vantaggiato Santo), nascondendo gli stessi alle ricerche delle forze di polizia italiane e fornendo false informazioni all'Interpol. Nel corso degli interrogatori, il Baosic, pur tentando di respingere ogni accusa, dichiarava di aver agito nell'interesse del governo del Montenegro (successivamente, il Baosic, dopo aver patteggiato la pena, irrogata nella misura di anni 2 di reclusione, veniva espulso dal territorio italiano).

La politica del governo montenegrino ha di fatto agevolato la coalizione delle organizzazioni mafiose. L'ospitalità data a molti latitanti italiani ha facilitato l'incontro di rappresentanti di differenti organizzazioni criminali: costoro, accomunati dalla situazione logistica e dallo specifico interesse economico, hanno stretto accordi, progettato investimenti e affari, deliberato omicidi, in un clima di consociativismo criminale agevolato dall'ambiente. Il quadro di insieme della situazione in Montenegro fino all'inizio del conflitto nel Kosovo è ben sintetizzato nell'ordinanza di custodia cautelare del G.i.p. di Bari del 19 febbraio 2001, che a sua volta riprende il contenuto di precedenti provvedimenti restrittivi della libertà personale. Nell'ordinanza si descrive l'«*accordo stabile intercorso fra i quattro titolari delle licenze di importazione in Montenegro del tabacco lavorato estero, Autorità pubbliche del Montenegro ed i rappresentanti dei gruppi criminali pugliesi e campani latitanti in Montenegro costituiti in «cartello criminale» per l'introduzione di T.L.E. in contrabbando nell'Europa comunitaria per il tramite della Puglia centro-settentrionale, contraddistinto dai seguenti elementi costitutivi:*

a) la costituzione in «cartello criminale» degli italiani presenti in Montenegro;

b) la suddivisione territoriale della comunità criminale italiana in Montenegro in funzione di un accordo per il controllo dei traffici illeciti secondo criteri mafiosi;

c) l'esercizio del comando mafioso nella composizione della comunità criminale italiana in Montenegro;

d) il ricorso alla pratica della violenza in Montenegro per regolare i rapporti nella comunità criminale italiana e nei confronti della criminalità locale;

e) la protezione dei latitanti italiani in Montenegro ed il ricorso alla pratica della corruzione in Montenegro;

f) il ricorso alla pratica delle affiliazioni in Montenegro;

g) la suddivisione delle coste e dell'entroterra pugliese in funzione di un accordo per il controllo dei traffici illeciti secondo criteri mafiosi;

h) il ricorso alla pratica della collusione con apparati istituzionali in Puglia ».

A partire dall'autunno del 1999, qualche mese dopo la conclusione del conflitto nel Kosovo e nell'intera Federazione serba, il Montenegro ha perduto la centralità del ruolo svolto fino a quel momento. In realtà, la comunità internazionale, e in particolare gli Stati occidentali, conoscevano bene l'anomalia montenegrina nello scenario criminale europeo: tuttavia, una delle ragioni di freno a richiami più decisi nei confronti dei governanti di Podgorica è coincisa con la posizione dialettica assunta da costoro, nei limiti consentiti, verso il regime di Slobodan Milosevic. Non si entra nel merito della condivisione di una simile scelta politica: la si registra quale dato di fatto della *realpolitik* seguita, la quale immaginava che una pressione sul Montenegro, accompagnata da chiare e pubbliche prese di posizione, avrebbero indebolito la seconda componente della ex Jugoslavia, quella sulla quale l'Occidente poteva maggiormente contare all'interno della Federazione per contrastare la politica dell'ex presidente federale. L'esito delle elezioni politiche nella federazione e le ripercussioni a Belgrado hanno reso non più necessario per gli occidentali tale supporto; a ciò si accompagna la maggiore consapevolezza di una cooperazione fra gli Stati che parta dalla eliminazione di « zone franche » per il crimine organizzato. La necessità per il Montenegro di conseguire gli aiuti economici assicurati dall'UE richiede un diverso atteggiamento, che fornisca immediati segnali concreti: in tal senso va letta una apparente inversione di tendenza da parte del governo di Podgorica, da parte del quale giungono messaggi se non di freno per quelle attività illecite che finora hanno costituito la principale fonte di finanziamento dell'economia montenegrina, quanto meno di una cessazione della cooperazione attiva. Questo mutato contesto potrebbe rendere concretamente efficace l'accordo tra Italia e Montenegro, stipulato nell'ottobre del 1999, che ha portato alla espulsione e alla ricon-

segna all'Italia di circa 30 latitanti già facenti capo alla « sacra corona unita » (40).

La forte contrazione del traffico (41) risulta dai dati relativi al trasporto dei tabacchi lavorati esteri verso il Montenegro negli ultimi due anni (42): nel 1998 967.513 casse di sigarette (9.675 tonnellate) hanno lasciato il Belgio, i Paesi Bassi e la Grecia con destinazione Montenegro. Nel 1999 le casse si sono ridotte a 395.820 (3.958 tonnellate); nei primi sette mesi del 2000 il totale ammonta a 60.286 casse di sigarette, che su base annua significano 103.344 casse (1.033 tonnellate): dunque, poco più di un decimo rispetto al 1998. Sembra comunque doverosa la cautela, per scoraggiare facili illusioni; in proposito si riportano le osservazioni rese al Comitato dal dott. Scelsi (43): « *Vi è stata, soprattutto, una fase di rifacimento dell'immagine grazie anche ai consigli che ha saputo e ha voluto dare Cuomo Gerardo ad alti esponenti delle istituzioni del Montenegro, preoccupato della situazione dell'agosto e (44) del settembre 1999 quando, su settimanali come Panorama e L'Espresso, si insistette moltissimo sulla compartecipazione o comunque su qualche forma di connivenza di settori degli apparati pubblici del Montenegro. In quel momento, abbiamo potuto registrare, per un verso, una grande preoccupazione di settori più consapevoli e più attenti delle autorità montenegrine, e per altro verso anche di Cuomo Gerardo, per allontanare dal Montenegro il sospetto di un coinvolgimento pieno. (...) per il Montenegro abbiamo dei dati certi, anche intercettazioni telefoniche, che dimostrano come le espulsioni degli italiani siano frutto di un intervento di Cuomo Gerardo sulle autorità del Montenegro, per la Grecia questo è assolutamente da escludere.* ».

Dunque, da uno dei magistrati più impegnati nel contrasto alle grandi organizzazioni contrabbandiere, titolare di una indagine che ha condotto allo svelamento documentato di complicità internazionali anche in ambiti giudiziari, proviene una chiave di lettura dei più recenti atteggiamenti del governo montenegrino che richiama il concetto di « ritirata tattica », più che quello di una resipiscenza attiva: la flessibilità propria del sistema del contrabbando non fa escludere che il Montenegro possa tornare quanto prima al ruolo centrale di base strategica, svolto così a lungo in passato. Ciò accadrà tanto più

(40) Nel breve volgere di pochi mesi, sono stati espulsi dal Montenegro e catturati al loro approdo in Italia una trentina di latitanti (tra i quali i brindisini Francesco Sparaccio e Carmine Taurisano, arrestati con il barese Donato Laraspata ed il napoletano Enrico Rispoli il 2 ottobre 1999; Maurizio Coffa e Giuseppe Tedesco, arrestati il 17 ottobre; Erminio Cavaliere e Domenico Coluccello, arrestati con i napoletani Diego Vastarella e Fabio Riso il 29 ottobre; Leonardo Cucinelli, arrestato con il barese Giovanni Sardella in 20 novembre; Massimo Buccolieri, arrestato l'8 dicembre; Marcello Cincinnato, arrestato il 22 dicembre; Fausto Conte, arrestato il 13 marzo 2000; Rocco Conte, arrestato il 22 marzo; Giovanni Leone, arrestato il 28 aprile; Oranzo Di Tano, arrestato con il napoletano Ciro Migliardi il 30 giugno. (cfr. doc. n.2228 DDA Lecce).

(41) Nelle provincie di Lecce e Brindisi, anzi, è segnalata addirittura l'interruzione dell'attività (compreso il commercio al minuto) vedi nota 27 ottobre D.D.A. Lecce mentre si sono registrati casi, seppur limitati, di vera e propria riconversione della manovalanza criminale dall'attività contrabbandiera a quella di trasporto di clandestini o, comunque, di favoreggiamento della immigrazione).

(42) Cfr.doc nr 2157 – OLAF.

(43) Cfr. resoconto stenografico dell'audizione del 13.07.2000 (pagg. 18 e 20).

(44)

facilmente quanto più a Occidente, e in particolare nell'UE, soprattutto sul piano politico, ci si accontenterà dei primi segnali di mutamento di rotta, senza esigere che essi si consolidino in un contrasto coordinato e collaborativo e senza condizionare l'invio degli aiuti al rispetto da parte di autorità finora colluse con le grandi organizzazioni criminali della soglia minima di legalità. Quello che l'UE deve esigere dal Montenegro è anzitutto l'estromissione dal proprio territorio di tutti i latitanti (e non soltanto dei più noti, o di quelli che non è utile trattenere); quindi una seria bonifica dei porti, a cominciare da quello di Bar; più in generale, l'impostazione dell'import-export dei tabacchi sulle effettive (e per questo circoscritte) esigenze del mercato montenegrino, senza che quel territorio continui a essere terreno di transito per l'intero Mediterraneo. È ovvio che tale rispetto sarà tanto più probabile quanto maggiore sarà l'insistenza dei partner occidentali, a cominciare dall'UE, in questa direzione.

La necessità di privilegiare questa forma di ineludibile contrasto « a monte », frutto di accordi concreti e costantemente verificabili col Montenegro e con l'intera Federazione ex jugoslava, deriva, ancora una volta, dalle prudenti considerazioni degli addetti ai lavori. Come ricorda il dott. Scelsi (45), *« l'operazione Primavera e per altro verso le contingenze politiche internazionali (hanno) costituito un fattore di grande contenimento del flusso del contrabbando di sigarette, che negli ultimi mesi ha interessato le coste pugliesi, e in generale il territorio italiano. C'è da domandarsi cosa potrà succedere adesso che queste contingenze internazionali stanno in parte modificandosi ed anche l'operazione Primavera si sta modificando soprattutto nei suoi aspetti più vistosi, cioè la presenza di posti di blocco lungo le coste e nell'immediato entroterra pugliese. È vero che in questi mesi, visto che tali aspetti hanno costituito una forte remora per il contrabbando dal Montenegro, vi è stata la ricerca di soluzioni alternative, tra cui sicuramente la via della Grecia attraverso il contrabbando intra-ispettivo gestito da uomini che hanno maturato la loro esperienza in Montenegro e che appartengono a gruppi criminali pugliesi o sono stati in contatto con essi in qualità di fornitori. Questa possibilità però incontra dei limiti fisiologici nella stessa circostanza che la Grecia, con tutti i limiti propri di tante organizzazioni statuali, fornisce comunque collaborazione, quindi non può essere un'alternativa praticabile »*.

Le ultime informazioni in possesso della Procura di Bari portano a ritenere che il contrabbando tenda a riproporsi dal Montenegro attraverso una presenza di italiani più massiccia rispetto ai mesi scorsi; secondo i dati forniti dal nostro rappresentante diplomatico al governo

(45) Il dott. Scelsi, ha affermato, altresì, come la Cassazione abbia convalidato, in sede cautelare, l'ipotesi di accusa « che abbiamo formulato alla Procura di Bari che ipotizza un accordo mafioso fra i vertici delle istituzioni montenegrini, i 4 broker internazionali del contrabbando con licenza di importare in Montenegro e i capi delle associazioni mafiose baresi e brindisine latitanti in Montenegro, ovviamente per un certo periodo storico che arriva fino al 1999; un accordo mafioso per l'introduzione in Puglia, attraverso il controllo delle aree di sbarco e di stoccaggio provvisorio ed il finanziamento di questo circuito criminale con l'esercizio di una serie disparata di attività illecite fatte dalle associazioni mafiose. Non siamo noi a dirlo, è la Cassazione, vi è un accordo, fatto con piena consapevolezza, fra esponenti del governo e titolari delle licenze di importazione ».

del Montenegro, si parla di 200 italiani in Montenegro con un permesso di soggiorno rilasciato senza che questi soggetti fossero in possesso di passaporto ed è segnalata anche una presenza di scafi (50-60) nel porto di Bar sicuramente superiore a quella degli ultimi mesi. Tutto questo porta a ritenere che, cessata la contingenza internazionale — per cui vi era un certo interesse da parte dei Montenegro a presentarsi come interlocutore credibile, a fronte dell'interesse della Repubblica federale a mettere in difficoltà politica il governo del Montenegro mostrando il carattere contrabbandiere di molte sue articolazioni economiche — e cessato l'aspetto più vistoso dell'operazione Primavera, si riproporrà senz'altro il tema del contrabbando dal Montenegro verso le coste pugliesi, dove le associazioni mafiose da sempre presenti sul territorio assumono il ruolo centrale di intermediazione ed interposizione nella fase dell'introduzione nell'Europa comunitaria dei tabacchi destinati al consumo locale pugliese, ai mercati meridionali, alle piazze del nord Italia o alla Spagna ed alla Gran Bretagna. «

A conferma delle preoccupazioni espresse dai magistrati pugliesi giungono le dichiarazioni rese dal Ministro delle Finanze sen. Ottaviano Del Turco nella seduta del 15/11/2000 alla Commissione Parlamentare Antimafia *« Faccio osservare che in queste ore si stanno manifestando grandi interessi in altri Governi perché tutti cominciano a scoprire che il contrabbando di sigarette non è più solo una maledizione italiana. So quello che dico quando affermo che dall'altra parte dell'Adriatico ci sono carichi di sigarette che stanno per partire e si tratta di sigarette non destinate al mercato italiano, perché non si consumano nel nostro Paese, sono marche che abitualmente non vengono consumate dai fumatori italiani. So quel che dico quando affermo che questi marchi sono abitualmente fumati in Spagna ed in Inghilterra e quando affermo che si tratta di carichi di una consistenza mai conosciuta prima, per esempio nelle zone del Montenegro. Mai prima d'ora si era osservato — da parte di chi osserva con attenzione questi movimenti un simile quantitativo di pacchetti e di casse di sigarette stoccate dall'altra parte dell'Adriatico ».*

A distanza di qualche mese dalla registrazione di queste considerazioni, l'operazione Primavera — che ha interessato una fascia circoscritta del territorio nazionale, senza essere accompagnata da una parallela pressione sui partner internazionali, e talora istituzionali, del contrabbando — è conclusa. La DDA di Bari, nell'elaborato di risposta al questionario della Commissione (46) riferisce la presenza, nel porto di Bar, di circa 20 scafi Supercorbelli e Supertermoli da 18 metri, ormeggiati dietro le navi da guerra della Marina serba. Il riassetto dello scenario organizzativo, ricompattato dopo lo stallo determinato dall'arresto di Gerardo Cuomo, fa immaginare una ripresa del contrabbando extraispettivo, se la sensibilità per la prima volta manifestata sul piano internazionale non dovesse conoscere continuità nei confronti del governo di Podgorica.

Deve quindi registrarsi uno spostamento territoriale del traffico di tabacchi lavorati. Le organizzazioni contrabbandiere, interrotti i flussi

(46) Cfr. doc. n.2245, citato.

di approvvigionamento destinati al Montenegro ed esaurite le scorte ivi disponibili, hanno indirizzato i rifornimenti verso altre aree geografiche (Bulgaria, Macedonia e, in particolare, Grecia), per la perpetrazione del contrabbando in forma essenzialmente intranspettiva. Le nuove rotte utilizzano:

i Paesi nord africani (Marocco, Tunisia e, da ultimo, l'Egitto, precedentemente non interessati a operazioni del genere) come basi di stoccaggio e di partenza verso la Spagna, la Francia e il Portogallo, che sono i nuovi luoghi di introduzione, consumo e transito delle sigarette, opportunamente occultate in container (falsamente attestanti il trasporto di merce a bassa incidenza fiscale);

la Grecia e la Croazia per il trasferimento verso i mercati nord europei, attraverso i porti italiani di Ancona, Bari e Brindisi, a bordo di traghetti in partenza da Patrasso, Corfù, Igoumenitsa, Spalato e Ragusa. La Grecia poi viene segnalata quale luogo di stazionamento delle «navi madri» adibite al rifornimento dei motoscafi presumibilmente diretti verso le coste calabre e salentine, nonché sede di cantieri navali dediti alla costruzione di motoscafi destinati al contrabbandieri (o strutture di assemblaggio di scafi altrove prodotti);

la Turchia e Cipro quali paesi di transito verso l'Europa Comunitaria (in particolare Francia, Belgio, Gran Bretagna e Italia) di t.l.e. contraffatti di produzione, in special modo di origine cinese, non controllata dalle società multinazionali produttrici di tabacchi. Quest'ultimo fenomeno si diffonde con estrema rapidità e rappresenta un concreto pericolo, in quanto le sigarette di fabbricazione cinese contano su costi di produzione competitivi, grazie all'utilizzo di tabacchi scadenti e di manodopera a basso costo;

il porto di Gioia Tauro, quale luogo di transito e di trasbordo di tabacchi di ogni provenienza da navi porta container e da altre motonavi per il successivo trasferimento verso il porto di Capodistria (che comunque rappresenta un'altra destinazione intermedia), ed il trasferimento finale, a bordo di altre imbarcazioni, in Montenegro o in Grecia, da cui vengono introdotte nel territorio nazionale attraverso metodologie extraispettive.

7. La posizione della Grecia nel contrabbando intranspettivo.

L'attuale scenario italiano del contrabbando fa constatare una significativa contrazione nel settore extraispettivo. Il settore intranspettivo, pur non confermando i picchi raggiunti nei primi mesi del 2000, si attesta su livelli di rilievo e nel periodo preso agosto – ottobre, mostra una tendenza al rialzo. Il grafico che segue evidenzia la tendenza del fenomeno nell'anno 2000 (47).

(47) I dati sono forniti ed elaborati dallo SCICO della Guardia di Finanza.

INSERIRE GRAFICO (ORIG. 56)

Le organizzazioni contrabbandiere, pur avendo adottato, nel recente passato, il trasbordo da navi madri a motoscafi con la diversificazione delle vie di introduzione dei tabacchi lavorati esteri sia sulla rotta tirrenica sia su quella adriatica, oggi concentrano l'attenzione sul traffico in forma intranspettiva. Nel breve periodo luglio – settembre 2000, nei porti di Trieste, Venezia, Ancona e Bari, a seguito di più interventi repressivi operati soprattutto dalla Guardia di Finanza, sono state sequestrate oltre 30 tonnellate di tabacchi lavorati esteri. Prendendo spunto da una specifica attività d'analisi svolta dallo SCICO su una base dati riferita ai sequestri di t.l.e. effettuati dal luglio 1999 all'ottobre del 2000, si constata come su un totale di 122 interventi repressivi, per complessivi kg. 530.180.120 di t.l.e. sottoposti a sequestro, 79 interventi hanno fatto sequestrare kg. 319.379.620 di tabacchi lavorati esteri giunti in Italia con motonavi e/o traghetti di linea provenienti da porti greci, viaggiando con documentazione doganale di copertura avente come mittenti società e ditte greche.

INSERIRE GRAFICO (ORIG. 57)

In particolare, nel periodo preso in considerazione, gli elementi raccolti hanno confermato che nell'89% dei casi il t.l.e. sequestrato di provenienza greca è risultato avere come porti d'imbarco quelli di Igoumenitsa e Patrasso, come evidenziato nel seguente grafico.

INSERIRE GRAFICO (ORIG. 58)

Ha riferito sul punto il dott. Capoccia che *«al momento sembra che il contrabbando intranspettivo con la Grecia e attraverso la Croazia in periodi di crisi con il Montenegro venga praticato in maniera molto forte. Abbiamo avuto dei sequestri (...), per cui non stiamo ipotizzando qualcosa, stiamo verificando un fenomeno. Si tratta, peraltro, di un meccanismo che, a mio avviso, è il futuro di questa organizzazione. Infatti, il grande clamore creato dai gravissimi episodi luttuosi che hanno investito il Salento, la reazione molto forte delle forze dell'ordine che ne è seguita, i rischi che vi sono e – aggiungo io – la copertura di tipo militare che ormai vi è sulle coste, per cui gli scafi bene o male vengono visti dai radar, fanno sì che il meccanismo intranspettivo con i camion, sostanzialmente, sia sicuramente non violento e molto più tranquillo. Creare un carico di copertura non comporta grandi problemi, né è difficile trovare una ditta destinataria inesistente, almeno fino a quando i nostri porti non verranno dotati di un sistema che permetta al terminale di controllare se veramente esista una ditta a Pamplona o se, invece, sia solo una cartiera. Questo tipo di meccanismo è molto più facile e, probabilmente, meno dispendioso del tenere gli scafisti in Montenegro e del rimessaggio degli scafi.*

Questa evoluzione organizzativa era stata anticipata dall'attività di *intelligence* degli organi polizia nazionali, che già sul finire del 1999 segnalavano come:

nelle acque internazionali intorno a Corfù stazionavano alcune «navi-madre» adibite al rifornimento di motoscafi, presumibilmente diretti verso le coste calabresi e salentine;

dai porti greci di Patrasso e Igoumenitsa partivano motonavi cariche di tabacchi lavorati esteri destinate, in base alla documentazione doganale, in Albania o Montenegro, e in realtà affiancate in alto mare da motoscafi veloci su cui verrebbero trasbordati i tabacchi; tali

motoscafi stazionano in genere nel porto greco di Sivota e, probabilmente, anche in quello di Preveza;

diversi cantieri navali dediti alla costruzione di motoscafi destinati al contrabbando (o strutture di assemblaggio di scafi altrove prodotti), sono stati spostati dall'Albania alla Grecia;

alcuni motoscafi sono stati avvistati in porticcioli turistici greci, ove stazionano senza incontrare particolari ostacoli.

Anche l'Ufficio europeo per la Lotta Antifrode (OLAF) è stato sollecito nel denunciare lo sviluppo della via greca del contrabbando. A seguito di una prima missione comunitaria di controllo in Montenegro, effettuata dall'OLAF nel 1996, furono acquisiti elementi che resero necessaria, per l'organismo comunitario, una successiva missione in Grecia. In tale contesto fu riscontrato dall'OLAF il coinvolgimento, nei traffici di contrabbando di diverse società greche e del Liechtenstein. È stato altresì segnalato il sequestro della M/N Marina, battente bandiera Cambogiana, avvenuto il 28/8/2000 nelle acque territoriali dell'isola di Creta con un carico di 27 containers di sigarette (138,5 tonnellate): l'imbarcazione, di tipo Ro-Ro, aveva a bordo camion carichi di sigarette in procinto di essere illecitamente sbarcati sull'isola.

Recenti fatti di cronaca confermano il ruolo primario che la Grecia ha in questo momento per le organizzazioni criminali dedite al contrabbando: esse hanno infatti collocato in quel territorio propri elementi di rilievo, evidentemente allo scopo di curare la direzione e la gestione dell'illecito traffico. Il 12 agosto 2000 a Varkiza, vicino ad Atene, è stato ucciso Saverio Benvenuto, originario di Mesagne (BR), uno dei « ragionieri » di Francesco Prudentino; ad Atene è stato successivamente catturato il latitante di camorra Saverio Bacco, ritenuto in contatto con le organizzazioni contrabbandiere campane. Il 23 dicembre 2000 Francesco Prudentino è stato arrestato a Salonicco, dove viveva in un appartamento della periferia cittadina (48).

Della Grecia ha riferito al comitato il dott. Bufo, il quale, nell'audizione del 13 settembre 2000, ha esposto i contenuti essenziali di una indagine da lui coordinata, che ha consentito di individuare la presenza di scafi contrabbandieri nell'isola di Corfù: « *Le indagini sono partite con una rogatoria che aveva per oggetto il sequestro di scafi situati a Corfù (sostanzialmente contro Corbelli, quale costruttore di questi scafi, e contro altri soggetti da identificare). L'identificazione dei soggetti ai quali appartengono questi scafi non è facile, però dalle indagini tecniche (condotte, si può dire, ormai da cinque anni in maniera continua) sono state ricavate conversazioni che facevano riferimento a quegli scafi. Mi riferisco in particolare a conversazioni riconducibili ad un latitante, Benvenuto Saverio (successivamente ucciso in Grecia, alla metà di agosto), il quale parlava di questi scafi. (...) Benvenuto Saverio*

(48) Si dirà in prosieguo del caso di Prudentino Albino arrestato a Patrasso nell'autunno del 1999, scarcerato a dicembre dello stesso anno e riarrestato sempre a Patrasso in data 10.01.2001.

era sicuramente un braccio destro, un collaboratore di Prudentino Francesco. Probabilmente rappresentava il trait d'union tra le organizzazioni prettamente contrabbandiere e la sacra corona unita. Quest'ultima riscuote tangenti sul traffico di sigarette. Sicuramente le organizzazioni contrabbandiere sono contigue, però svolgono un'attività peculiare (per quanto posso aver appreso dalle indagini); i contrabbandieri si considerano diversi dagli aggregati a formazioni mafiose: si ritengono imprenditori, per così dire. D'altra parte trattandosi di un'attività illecita, ovviamente è più facile riscuotere dai contrabbandieri una parte degli enormi proventi. Probabilmente Benvenuto Saverio era il tramite; forse l'esito della vicenda è dovuto ad un regolamento di conti per il mancato pagamento di qualche pendenza relativa a sbarchi. In certe intercettazioni si diceva che bisognava pagare per 120 sbarchi, il che significa che i conti vengono fatti in maniera molto precisa e attenta. »

Ma l'interesse del mondo del contrabbando per il territorio greco non è una novità. Sin dai primi anni '90, la Grecia e l'Albania erano utilizzate quali principali basi di partenza per il contrabbando extraispettivo. La Grecia, inoltre, costituisce da sempre territorio di transito di tabacchi lavorati provenienti, a mezzo container, direttamente da Cipro, ovvero, a bordo di camion, dalla confinante Bulgaria. Il suo territorio è particolarmente idoneo a fornire asilo ai trafficanti illegali di tabacco, a causa della caratteristica configurazione delle sue coste, ove sono presenti numerosi porti, anche di piccole dimensioni, e per la tradizione marinaresca di quel popolo, che continua a fornire un nutrito numero di comandanti di navi di esperienza, disposti ad operare per le organizzazioni delinquenziali specializzate nel contrabbando via mare. Si è già detto dello spostamento in territorio greco dei motoscafi prima stazionanti in Montenegro e, altresì, delle segnalazioni concernenti l'installazione di attività cantieristiche nei porti della Grecia ad opera di organizzazioni dedite a fornitura dei mezzi marini alle associazioni contrabbandiere. Osserva il dott. Scelsi: « *Probabilmente occorre insistere attraverso i nostri organi istituzionali ed anche attraverso l'OLAF per una più forte partecipazione delle autorità giudiziarie elleniche che hanno questa possibilità – credo che lo SDOE le abbia – nel comune contrasto alle attività di contrabbando, anche perché ci risulta che a queste attività in Grecia potrebbero essere interessate organizzazioni criminali dell'Est europeo, che non sono più a questo punto i montenegrini o soltanto loro, ma addirittura mafie più lontane, che forse anche per una comune conoscenza della lingua possono muoversi più agevolmente. Penso sia molto importante riuscire a convincere le autorità giudiziarie e di governo elleniche ad una maggiore collaborazione in questo settore.* »

Qual è oggi lo stato della collaborazione offerta dalle autorità greche? A tale specifica domanda il dott. Bufo ha denunciato, in un quadro generale di soddisfazione per gli esiti di talune rogatorie, un supporto carente da parte della polizia di Patrasso: « *Abbiamo collaborato in particolare con le capitanerie di porto di Corfù e di Preveza. A Corfù la collaborazione è stata al massimo grado, anche da parte della polizia. Probabilmente sentono fortemente il problema: si vedono come la porta della Grecia ed hanno l'Albania a pochissimi chilometri. D'altra parte su un'isola è anche più facile riuscire ad individuare tutte le*