possibili infiltrazioni. La nostra richiesta di collaborazione è stata dunque ben accolta ed abbiamo collaborato molto positivamente: l'autorità giudiziaria ci ha fornito molte informazioni, consegnandoci atti relativi a sequestri e ad arresti avvenuti nei mesi precedenti (arresti anche di persone riconducibili agli scafi). Direi che altrettanto è accaduto con Preveza, anche se per ora dobbiamo ancora coltivare la rogatoria per acquisire altro materiale al fine di portare gli scafi in Italia. I primi quattro scafi si trovano già in Italia, a Marina di Carrara. (...) Devo dire invece che la polizia di Patrasso (dove sicuramente si trovano insediamenti di latitanti pugliesi o comunque di contrabbandieri) ha dato la sensazione di non voler collaborare per un'eventuale azione finalizzata all'individuazione di questi soggetti; quando siamo stati in loco non avremmo disdegnato di approfondire aspetti che potevano essere utili per altre situazioni ».

La realtà del porto di Patrasso è oggettivamente illustrata dai dati prima indicati: quel sito doganale rappresenta una delle principali vie d'introduzione dei tabacchi di provenienza greca o in transito per la Grecia nel mercato clandestino italiano ed europeo. È il caso di ricordare che la DDA di Ancona ha denunciato l'assenza di risposta alle rogatorie seguite ai quotidiani sequestri di tabacchi operati in quella sede, documentandola con la seguente tabella (49).

(49) Cfr. documento nr.2141 del 5 ottobre 2000.

PROC. PEN. NUMERO	QUANTITATIVO TLE (KG.)	DATA SEQUESTRO	CARICO COPERTURA	PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PERSONE ARRESTATE	RISPOSTA A RICHIESTA DA TI
783/99	6740,400	08/07/99	PESCE	GRECIA	FRANCIA	CANNELLA	SI (F) NO (GR)
815/99	6240,000	19/07/99	PESCHE	GRECIA	OLANDA	TEK0S	NO
151/99	2320,000	19/07/99	ANGURIE	GRECIA	OLANDA	IGNOTO	SI (NL) NO (GR)
151/99	2380,000	22/07/99	ANGURIE	GRECIA	OLANDA	IGNOTO	SI (NL) NO (GR)
902/99	4680,000	13/08/99	PESCE	GRECIA	BELGIO	ZIKOS	SI (B) NO (GR)
975/99	6100,000	08/09/99	PESCHE	GRECIA	GERMANIA	PANAGIOTOPOULOS (Sogg.tti demumciati: ALIOSCHA+1)	SI (D) NO (GR)
1047/99	4550,000	27/09/99	PEPERONI	GRECIA	BELGIO	TOPAUDIS	NO
1064/99	1036,800	02/10/99	MERCE VARIA	GRECIA	INGHILTERRA	HUWS+1	NO
1092/99	4200,000	10/10/99	FAGIOLINI	GRECIA	INGHILTERRA	PAPADOUPOLOS	SI (GB) NO (GR)
1129/99	6706,000	22/10/99	PEPERONI	GRECIA	GERMANIA	HUBER	SI (D) NO (GR)
1192/99	580,000	19/11/99		GRECIA	GERMANIA	HALLER	NO
1256/99	1280,000	06/11/99	SCARPE	GRECIA	INGHILTERRA	KNGHT	SI (GB) NO (GR)
1290/99	2350,000	11/12/99	ARANCE	GRECIA	GERMANIA	KAISER	NO
1297/99	2700,000	13/12/99	LEGNA	GRECIA	ITALIA	PAPADOUPULOS	NO (GR)
3052/00	2840,000	14/12/99	LEGNA	GRECIA	ITALIA	PAPADOUPULOS	NO (GR)
1302/99	7360,000	18/12/99	MERCE VARIA	GRECIA	GERMANIA	SCHRODER	NO
1304/99	2032,000	22/12/99	MERCE VARIA	GRECIA	INGHILTERRA	GRAY	NO
475/99	4980,000	24/12/99	SURGELATI	GRECIA	GERMANIA	IGNOTO	NO
87/00	5718,000	11/01/00	LEGNAME	GRECIA	FRANCIA	AGORASTOS	NO
188/00	4000,000	18/01/00	ARANCE	GRECIA	BELGIO	HERELJGER	SI (B) NO (GR)
51/00	3458,600	11/01/00	CARTONGESSO	GRECIA	ITALIA	INGRASSIA	G. di F. GENOVA
1055/00	3386,800	13/02/00	LEGNAME	GRECIA	GERMANIA	VLASSIS	NO
1319/00	5603,600	20/02/00	PANNELLI IN LEGNO	GRECIA	FRANCIA	POMMERENING	SI (D) NO (GR)
1380/00	1548,400	24/02/00		CROAZIA	ITALIA	INCHINGOLO	
1383/00	6240,000	25/02700	COTONE	GRECIA	BELGIO	PERRY	NO
1381/00	2957,400	25/02/00	PANNELLI ISOLANTI	GRECIA	GERMANIA	IRGA	NO
207/00	4945,000	07/03/00	MAGLIERIA	GRECIA	GERMANIA	BORK	NO
1802/00	1980,000	10/03/00	CARTONI	GRECIA	ITALIA	GIASIMAKIS	
1847/00	699,600	11/03/00		GRECIA	ITALIA	SALVATO+1	
1905/00	5200,000	14/03/00	MELE	GRECIA	BELGIO	DERBY	SI (B) NO (GR)
1972/00	5090,000	17/03/00	MELE	GRECIA	BELGIO	BRATTKUS	NO
2114/00	3352,000	23/03/00	BOTTIGLIE ACETO	GRECIA	GERMANIA	MOYSIADIS	NO
2154/00	1232,400	25/03/00		GRECIA	ITALIA	GRAGNANIELLO	
						+1	
2797/00	2985,400	12/04700	PATATINE	GRECIA	GERMANIA	KRETZINGER	SI (D) NO (GR)
3043/00	6005,000	17/04/00	TESSUTI	GRECIA	AUSTRIA	DRAGUTIN	NO
3101/00	3640,00	17/04/00	TOMATO+PELATI	GRECIA	GERMANIA	BINGEL	NO
3258/00	3087,000	29/04/00	ARANCE	GRECIA	GERMANIA	TSCHILINKERIDI	NO
4798/00	1151,800	21/05/00	CASSONI ALLUMINIO	GRECIA	BELGIO	PAPADIMITROU	NO
4798/00	1999,800	22/05/00	ANGURIE	GRECIA	INGHILTERRA	SINGH	NO
4484/00	996,000	08/06/00	MOBILETTI	GRECIA	INGHILTERRA	CHOIMPOS	NO
4565/00	3526,800	11/06/00	SCALDABAGNI	GRECIA	ITALIA	FIORANI	NO
TOTALE	147878,800					40	

8. Esiti della missione ad Atene del Comitato.

Si è quindi resa opportuna una missione del Comitato in Grecia: essa si è svolta ad Atene il 20 e 21 novembre 2000. Al di là delle valutazioni di merito che saranno svolte in seguito, la Commissione segnala non solo l'ospitalità manifestata dalle varie istituzioni elleniche con le quali si sono svolti i colloqui, ma pure la disponibilità a discutere con franchezza dei problemi che hanno motivato la missione, e il livello autorevole degli interlocutori, ben oltre ciò che in un primo momento era stato concordato. La delegazione ha incontrato il Comandate della Guardia Costiera Ellenica, Ammiraglio Sirigos, il quale ha riferito dati che confermano il quadro le valutazioni fin qui riassunte sull'argomento: nel 1998 c'è stato il sequestro di 1.260.000 pacchetti di sigarette, 3 navi, un veicolo, con 22 persone arrestate. Nel 1999 sono stati sequestrati 7.600.000 pacchetti, 12 navi e 6 veicoli, e arrestati 84 mercanti di sigarette. Nella sola prima parte del 2000 i pacchetti sequestrati ammontano addirittura a 15.300.000 , le navi salgono a 17 , due i TIR sequestrati e 130 i contrabbandieri arrestati. Peraltro, l'intercettazione delle navi è avvenuta interrompendo rotte verso l'Italia, come ha dichiarato lo stesso Ammiraglio Sirigos.

Quanto alle rotte del contrabbando, ben note all'autorità ellenica, l'Ammiraglio Bovulgaris, Direttore del dipartimento di sicurezza della Guardia Costiera, ha riferito che « le sigarette vengono caricate nei porti della Bulgaria per poi essere scaricate in Grecia e Italia. Si tratta, per la precisione, di sigarette greche che vengono trasportate in Bulgaria da dove partono per Grecia e Italia, con navi battenti bandiera ucraina e con equipaggio ucraino. Tutti questi carichi sono a prima vista legali. Abbiamo esempi a Patrasso e Igoumenitza di carichi legalmente dichiarati riferibili ad una impresa di Bar nel Montenegro. Queste navi lasciano i suddetti porti per andare a Nord, a Bar e in Albania, pur non arrivando mai a destinazione in quanto in acque internazionali c'è lo scambio della merce con altre imbarcazioni ».

La « debolezza » dei porti di Igoumenitza e Patrasso è stata confermata dalla stessa Guardia Costiera, i cui comandanti hanno ammesso l'impossibilità di sottoporre a verifica globale i TIR in partenza da Patrasso, anche per l'utilizzo di complesse metodologie d'occultamento delle merci oggetto dei traffici illeciti. Vi è da aggiungere con una certa preoccupazione quanto hanno dichiarato in proposito i deputati ellenici incontrati dalla delegazione della Commissione nella sede del Parlamento: i deputati, della maggioranza e delle opposizioni, Markoianakis, Regouzas, Ioannidis, Kanelli, Innakis e Thomopoulos. Alla esposizione dei dati forniti dalla DDA di Ancona, a titolo esemplificativo della carenza di controlli nei porti appena menzionati, più d'un parlamentare ha osservato che ciò che rende competitivo il porto di Patrasso – e rappresenta al tempo stesso fonte di introiti per quel polo di interscambio e per l'importante realtà economica che ruota attorno a esso – è costituito dal fatto che un TIR è in grado di uscire dall'autostrada che lambisce il porto e di arrivare sul traghetto nel giro di pochi minuti. Sottoporre a controllo, anche solo per campione, gli autocarri equivarrebbe a provocare attese e file

2 chilometriche. È una logica stringente, che ha il solo limite di adoperare criteri di valutazione riferiti esclusivamente al vantaggio economico; poiché, anche in coerenza con questa logica, i carichi di t.l.e. di contrabbando arrivano in Italia (e non solo in Italia) nei quantitativi che la tabella riportata in precedenza – riferita al solo porto di Ancona – denunciano, viene da chiedersi se la comune appartenenza all'UE non debba spingere le autorità e le istituzioni elleniche a considerazioni ulteriori, rispettose anzitutto della sicurezza all'interno dell'Unione, oltre che mirate a garantire gli interessi finanziari dell'intera Comunità. Non si comprende, in altri termini, per quale ragione sia del tutto ammissibile che la Guardia di Finanza impieghi uomini, mezzi ed energie in attività di controllo nei porti italiani di arrivo, provocando inevitabilmente ritardi nella circolazione delle merci di ogni singolo porto italiano, e invece ciò non debba avvenire a monte, nei principali porti greci (50).

L'assenza di una seria cooperazione su questo fronte rischia di indebolire fortemente qualsiasi azione coordinata di contrasto, finisce per gravare soltanto su taluni dei partner, e – in presenza di controlli attenuati derivanti dalla comune appartenenza all'area Schenghen – favorisce le organizzazioni criminali, le quali non a caso hanno individuato non più in uno Stato extra UE come il Montenegro, bensì in uno dei 15 Stati aderenti all'Unione, una sorta di « ventre molle », che ben si presta alle nuove strategie di immissione dei t.l.e. di illecita provenienza.

L'incontro fra la delegazione della Commissione antimafia e la delegazione del Parlamento ellenico si è comunque rivelata utile, perché ha fatto constatare negli interlocutori una limitata coscienza della gravità del fenomeno del contrabbando e della centralità della Grecia nell'attuale contesto internazionale, nel quadro di una valutazione non decisamente preoccupata della consistenza e della pericolosità delle associazioni criminali operanti in Grecia. I parlamentari greci hanno fatto riferimento alla severità del loro quadro normativo in tema di repressione del contrabbando, aggiungendo che un progetto di legge, attualmente all'esame del Parlamento, imporrà alle case produttrici l'obbligo di indicare gli estremi identificativi di ciascuna partita di sigarette commercializzata. Secondo il deputato Kanelli, poiché la Philip Morris è in Grecia uno dei maggiori sponsor di manifestazioni culturali e sportive, vi è una certa difficoltà a convincere l'opinione pubblica della pericolosità del contrabbando: per questo non deve meravigliare se la Grecia rappresenta per molti un « paradiso » utile per accumulare ricchezza.

La delegazione parlamentare ha inoltre fornito dati di particolare interesse in relazione ai volumi della produzione e della commercia-

---

(50) La stessa occasionale attività di cooperazione con la Guardia di Finanza attraverso l'invio di informazioni relative alle liste di imbarco dei traghetti provenienti dalla Grecia, propedeutiche ad un'analisi preventiva,(c.d. risk analysis), conferma un livello di collaborazione poco efficace. Tali procedure, volte ad intensificare i controlli dei traghetti di linea utilizzati per il trasporto di camion, sono state attuate esclusivamente in sette occasioni, nel corso dell'esecuzione della c.d. operazione pilota ,svoltasi dal 12 al 17 luglio 1999.

lizzazione del tabacco lavorato: è così emerso che in Grecia esistono cinque grandi industrie di tabacco che lavorano anche su licenza della Philip Morris. Il consumo interno è per il 66% di marche greche e per il restante 34% di marche straniere. All'esportazione è destinato il 75% delle marche straniere prodotte in Grecia e il 35% di marche greche. Quanto ai sequestri effettuati, a fronte di un 7% (51) sequestrato su strada, vi è un 93% sequestrato in mare su mezzi battenti bandiera straniera. Il dato delle esportazioni è particolarmente significativo: come risulta dalle tabelle (52) fornite dalle Autorità greche, nel periodo 1999-2000 il totale esportato verso paesi della U.E ammonta a circa 21.500.000 pacchetti, contro i circa 790.000.000 pacchetti esportati nello stesso periodo verso paesi terzi. La notevole sproporzione lascia fondatamente ipotizzare che gran parte delle sigarette formalmente dirette a paesi terzi raggiunga in realtà in modo illegale i più ricchi paesi europei; l'ipotesi assume consistenza di realtà se si pensa che fra gli Stati destinatari delle Marlboro fabbricate in Grecia compaiono il Bourghina Fasou o l'Arzebaigian (ciò è stato riferito dall'on. Kanelli), il cui consumo di tabacco è presumibilmente minimo rispetto al quantitativo che appare essere diretto loro.

Va infine rilevato che nessuno dei parlamentari incontrati ha mostrato di conoscere l'iniziativa giudiziaria promossa dalla Commissione Europea contro la Philip Morris e la Reynolds, per il loro presunto coinvolgimento diretto nella illecita attività del contrabbando: eppure l'iniziativa, ampiamente pubblicizzata dai mezzi di comunicazione di tutta Europa, risaliva ad appena due settimane prima dell'incontro fra le delegazioni italiana e greca, e risulta adottata dalla Commissione UE, al cui interno è rappresentata pure la Grecia. La sorpresa cresce allorché si scopre che né il Ministro per l'Ordine Pubblico e i suoi più stretti collaboratori, né il Segretario generale del Ministero della giustizia Assimiadis, né il procuratore generale Nikoloudis, Presidente della Commissione sul riciclaggio e il crimine organizzato e delegato ai rapporti con l'Italia, che sono stati incontrati dalla delegazione della Commissione antimafia, si sono mostrati informati dell'iniziativa della Commissione UE.

Giorgios Kannellopoulos, responsabile del Dipartimento contro la criminalità economico-finanziaria (SDOE) (53), ha ribadito alla delegazione italiana i termini della collaborazione offerta dalle autorità greche, e ha illustrato il quadro normativo ivi vigente, sottolineandone l'estrema rigidità, e segnalando uno specifico progetto di legge, attualmente in discussione presso il Parlamento ellenico, teso a inasprire ulteriormente il regime sanzionatorio. L'alto funzionario ha riconosciuto la rilevanza strategica della Grecia e dell'Italia quali principali paesi di transito dei flussi di tabacchi di contrabbando diretti verso i

---

(51) Significativo della non particolare efficacia dei controlli su strada: eppure le rotte segnalate dalle stesse Autorità greche indicano percorsi che prima di giungere ai porti percorrono lunghi tragitti nel territorio della Grecia (ad es. dalla Bulgaria).

(52) Vedi la documentazione di cui al prot.14896 del 30 novembre 2000.

(53) Tale organismo ha fra i suoi obiettivi la lotta all'evasione fiscale ed al contrabbando, per tali specifici aspetti collabora con Polizia, Guardia Costiera, Europol, taluni Ministeri greci e Istituzioni comunitarie.

mercati del Nord Europa, confermata – quanto alla Grecia – dalla presenza, nella parte settentrionale del territorio, di depositi clandestini di sigarette provenienti dalla Bulgaria, e ha invocato un più diretto coinvolgimento finanziario dell'Unione europea nei programmi di potenziamento dei mezzi di contrasto. Tale ultima considerazione, che è stata esposta anche dai parlamentari ellenici, per i quali è necessario potenziare con tecnologie moderne le strutture di controllo dei porti greci, appare alla Commissione condivisibile sul piano teorico, ma da verificare sul terreno dei fatti: in altri termini, un conto è avviare un contrasto continuativo e coordinato con gli altri Stati interessati dal fenomeno; un conto è rinviare l'azione di qualsiasi provvedimento che abbia caratteri di organicità e di articolazione territoriale non occasionale, in attesa degli aiuti provenienti da Bruxelles. Dai colloqui intercorsi la seconda opzione appare essere la più verosimile. Kannellopulos ha anche illustrato i dati relativi ai sequestri di tabacchi effettuati in Grecia, precisando che rappresentano il frutto di un incremento dei traffici ma anche di una più severa azione di contrasto (54).

Il Ministro dell'Ordine pubblico ha illustrato i risultati delle iniziative contro il contrabbando di quella Amministrazione. Confermando l'esistenza di magazzini di sigarette nel nord della Grecia, in prossimità del confine con la Bulgaria, egli ha condiviso la necessità di un maggiore impegno, esistendo problemi di corruzione della polizia del nord della Grecia. Il sequestro dei mezzi nella Grecia del nord ha evidenziato un contrabbando verso l'interno esercitato prevalentemente da greci di origine russa. Nel corso dell'incontro, collaboratori del ministro hanno riferito dell'arresto presso il porto di Patrasso, nel novembre 1999, di Albino Prudentino, un latitante italiano. Per l'estradizione le procedure prevedono un periodo massimo di 40 giorni per proporre la relativa richiesta: ciò non è avvenuto nel caso di Albino Prudentino, che pertanto è stato scarcerato dalle Autorità greche.

Giova soffermarsi su tale vicenda, in ordine alla quale il Comitato ha chiesto e ottenuto documentazione dalla Procura generale presso la Corte d'Appello di Lecce e dal Ministero della giustizia. Da essa si ricava che Prudentino Albino, arrestato a Patrasso il 10.01.2001, era già stato tratto in arresto dall'Interpol, sempre a Patrasso, in via provvisoria, ai fini della estradizione, il 16.11.1999. Il primo arresto era avvenuto in esecuzione di una ordinanza di custodia cautelare in carcere emessa nei suoi confronti dal Giudice per le indagini preliminari del tribunale di Brindisi il 15.1.1998, in quanto indagato di aver organizzato un'associazione per delinquere finalizzata al contrabbando, di corruzione e di contrabbando di ingenti quantitativi di t.l.e.. Il 16.11.1999, l'Interpol aveva sollecitato al Ministero della Giustizia italiano l'invio per via diplomatica, nei prescritti 40 giorni dall'arresto, della documentazione necessaria per definire l'estradizione. Il Ministero della Giustizia aveva però inviato la domanda di estradizione

---

(54) In Grecia, secondo lo SDOE ,nei primi 10 mesi del 2000 sono state sequestrate 9 navi; mentre in tutto il 1999 sono state 7 Quanto ai corpi di polizia impegnati nella materia sono stati indicati le Dogane, lo SDOE, la Guardia Costiera e la Polizia, tutti coordinati dall'autorità doganale.

all'Ambasciata italiana di Atene (dopo averne fatto eseguire la traduzione), perché a sua volta la consegnasse all'Autorità greca, soltanto il 21.12.1999: l'inoltro era stato disposto – come ha precisato il ministero in una nota alla Commissione antimafia – « a mezzo corriere privato (DHL), come avviene nei casi di urgenza quando non è disponibile il corriere diplomatico, in quanto detto corriere si impegna a consegnare il plico in Europa entro ventiquattro ore ». La domanda e la relativa documentazione sono state effettivamente consegnate alla nostra Ambasciata di Atene il 29.12.1999. Ma il 27.12.1999 la Corte di Patrasso aveva liberato Prudentino Albino per decorrenza dei termini previsti dalla Convenzione europea di estradizione. Prudentino Albino si era immediatamente dato alla latitanza, terminata il 10.1.2001. Il fatto è di particolare gravità, perché – di fronte a quello che è ritenuto uno dei più pericolosi organizzatori del traffico internazionale di tabacchi – il ministero della Giustizia ha impiegato ben 34 giorni per formulare la richiesta di estradizione, poi disinteressandosi delle sorti della stessa. L'importanza della richiesta avrebbe preteso che il relativo iter fosse seguito fino alla conclusione: che, quindi, lo stesso ministero si fosse assicurato dell'avvenuta ricezione – nelle 24 ore assicurate dal corriere privato – del plico da parte della nostra Ambasciata, tanto più che mancavano appena 5 giorni alla scadenza del termine e si era in periodo prefestivo, con facile previsione di ritardo nelle consegne.

L'episodio va richiamato perché oggi è indispensabile assicurare i tempi più celeri per non ripetere la stessa vicenda con il medesimo Prudentino Albino.

Ma è contestualmente necessario accertare le ragioni del colpevole ritardo di un anno fa e capire se il o i responsabili all'interno del ministero della Giustizia sono stati individuati – il che non dovrebbe essere difficile – e sanzionati per la loro condotta. Tale accertamento è tanto più opportuno in quanto i mass media (come la Repubblica dell'11.01.2001) hanno dato notizia, sia pure senza avere a disposizione tutti gli elementi del caso, di ipotesi di corruzione, ricavabili da verbali di intercettazione telefoniche, da parte dei Prudentino nei confronti di autorevoli esponenti delle istituzioni.

PARTE SECONDA

Il contrabbando in Italia

1. Costi e guadagni, leciti e illeciti.

In Italia i tabacchi sono gravati da un'imposta di consumo, che prende il nome di « accisa » ed è conglobata nel prezzo finale di vendita al pubblico. Il costo finale per il consumatore è, inoltre, influenzato dall'imposta sul valore aggiunto e dall'aggio spettante al rivenditore. In tal modo il prezzo richiesto dal produttore, compresi gli oneri di distribuzione, ammonta a circa il 12% dei prezzo di vendita al pubblico. Aggiungendo l'aggio del tabaccaio che è pari al 10%, il restante 78% è costituito dal carico fiscale, a sua volta ripartito tra l'accisa – che incide per il 58% – e l'I.V.A. con aliquota al 20%. Un chilogrammo convenzionale di sigarette, corrispondente a 50 pacchetti, vendute al pubblico al prezzo di 5.500 il pacchetto, ammonta a 275.000, di cui 214.500 lire rappresentano la fiscalità applicata (159.500 di accisa + lire 55.000 di I.V.A.), 27.500 lire l'aggio dei rivenditore e lire 33.000 il prezzo richiesto dal fornitore: oltre i tre quarti del prezzo pagato dal consumatore è incamerato a titolo di imposte dallo Stato.

Sul mercato clandestino il chilogrammo convenzionale ha un costo d'acquisto, presso i depositi esteri, oscillante tra le 45.000 e le 78.000 lire, cui corrisponde un prezzo al minuto, per il consumatore finale, compreso tra le 150.000 e le 175.000 lire (3.000/3.500 lire al pacchetto). Dunque, la differenza tra i due valori – quello di acquisto e quello di vendita – sul mercato clandestino varia in una forbice compresa tra 130.000 lire/kg. (vendita a lire 175.000/kg. – acquisto a lire 45.000/kg.) e 72.000 lire/kg. (vendita a lire 150.000/kg. – acquisto a lire 78.000/kg) (55). L'alta incidenza fiscale renderebbe quindi inutile l'abolizione del monopolio per arginare il contrabbando (56), proprio perché la forbice tra prezzo legale e illegale – così elevata da incoraggiare l'acquisto di t.l.e. di contrabbando – è conseguenza del carico fiscale e non del monopolio.

Solo una defiscalizzazione dei prodotti, tale da rendere non più giustificati dal punto di vista economico i costi delle organizzazioni criminali, potrebbe eliminare il contrabbando: il che non vuol dire che un'ipotesi del genere sia facilmente praticabile. Le imposte gravanti sulle sigarette, in tutte le nazioni del mondo assolvono a funzioni distinte, di carattere economico e di natura sociale: i tabacchi sono beni di largo consumo, in grado di fornire un elevatissimo gettito per le casse dello Stato; al tempo stesso, si tratta di beni non di prima necessità, anzi dannosi per la salute, sì che l'elevata tassazione viene giustificata come strumento di dissuasione dal consumo (57). Nell'ul-

---

(55) Cfr.Doc. Nr.2158.

(56) Cfr. DOC N.2244 Risposta al questionario della DNA.

(57) L'organizzazione mondiale della Sanità spinge in modo autorevole a che i Governi usino la leva fiscale per limitare i consumi di tabacco ma i risultati non sempre sono corrispondenti ai desiderata. In Inghilterra le sigarette, proprio in conseguenza dell'alta incidenza fiscale, hanno raggiunto un prezzo cosi elevato da scoraggiare i consumi e da favorire il contrabbando, esercitato – manco a dirlo – dalle organizzazioni italiane.

timo decennio, a fronte di un calo dei consumi del 10%, l'importo delle vendite di tabacchi lavorati, al netto dell'aggio spettante alle rivendite, è aumentato di circa il 90% (a valori correnti), grazie a un aumento dei prezzi al dettaglio, che, per le due marche di sigarette di riferimento – MS e Marlboro – si è tradotto in un innalzamento del prezzo rispettivamente del 110% e del 90%.

Quanto ai consumi illegali, non esistono ovviamente dati obiettivi. Secondo stime congiunte della Guardia di Finanza, dei Monopoli e della Federazione Italiana Tabaccai, che tengono conto del dato statistico che i sequestri giudiziari colpiscono solo il 10% del prodotto statistico che i sequestri giudiziari colpiscono solo il 10% del prodotto contrabbandato, il quantitativo di t.l.e. illecitamente immesso, nel 1997, sul mercato italiano sarebbe stato pari a circa 11 milioni di chilogrammi di sigarette: esso rappresenterebbe il 5% del consumo globale e il 15% di quello legale.

Tenuto conto che per ogni chilogrammo di tabacchi di contrabbando l'erario viene danneggiato per 214.500, mentre l'esercente (tabaccaio) subisce un mancato ricavo di 27.500, è semplice rilevare, ad esempio, che i quantitativi sequestrati nel corso del 1998 dalla Guardia dì Finanza – circa 1.700.000 kg – hanno evitato un danno erariale di circa 350 miliardi ed un danno commerciale di oltre 45 miliardi lire. Per il 1998 il volume di affari del contrabbando è stato stimato dalla Direzione dei Monopoli in 3.800 miliardi: dunque, le minori entrate fiscali sono quantificabili in lire 3300 miliardi. Nel 1999 le entrate derivanti dalla tassazione dei tabacchi sono aumentate di 1.203 miliardi, rispetto ai quali 300 miliardi provengono dall'aumento dei prezzi ma ben 900 miliardi sono dovuti all'incremento del volume delle vendite legali (5,5% in più, pari a 5 milioni di chilogrammi). Il maggiore incremento nel 1999 è avvenuto in coincidenza della guerra dei Balcani, che ha reso più difficili le rotte sull'Adriatico. Nei primi mesi del 2000 l'andamento positivo delle vendite legali è continuato, pur non raggiungendo i livelli del primo semestre 1999: vi sono state maggiori vendite per 2,2 milioni di chilogrammi con un maggiore gettito di 385 miliardi.

Complessivamente negli ultimi diciotto mesi il mercato legale in Italia ha recuperato al contrabbando oltre 7 milioni di chilogrammi, con una maggiore entrata di circa 1300 miliardi, ed ha comportato la sottrazione di risorse alla criminalità per circa 1500 miliardi (58).

L'ammontare dei tributi annui complessivamente evasi è, comunque, elevato. Inoltre, dall'esame statistico dei sequestri eseguiti, compreso il consumato in frode (59), deriva che il contrabbando di sigarette alimenta una enorme economia sommersa. La gran parte dei profitti derivanti dal traffico di t.l.e. finisce, comunque, nelle mani degli organizzatori di primo e di secondo livello (60), i quali d'altro

---

(58) I dati sono contenuti in uno studio consegnato alla Commissione dal Direttore dei Monopoli Dott. Vittorio CUTRUPI, all'esito della sua audizione dinanzi al Comitato in data 19 luglio 2000. Sugli stessi risultati si è ampiamente soffermato il Ministro delle Finanze Ottaviano Del Turco nel corso della sua citata audizione davanti al plenum della Commissione.

(59) Per consumato in frode si intende il quantitativo di sigarette immesso illegalmente in consumo nel territorio dello Stato, nei casi in cui il sequestro in flagranza di reato non sia stato possibile.

(60) Vedi quanto esposto nella prima parte della Relazione.

canto devono provvedere anche al pagamento di una quota alle associazioni criminali mafiose che consentono il regolare andamento dei traffici. Analizzando i compensi all'interno dell'organizzazione contrabbandiera, sulla scorta delle informazioni delle forze di Polizia, risulta una distribuzione, per ogni carico di circa due miliardi, dai cinque milioni a viaggio per lo scafista alle 800.000 lire per il conduttore dei blindati (il doppio in caso di speronamento), alle 150.000 lire per lo scaricatore, fino alle 100.000 lire per la sentinella lungo la strada (61). Proprio gli interessi economico-finanziari rendono il settore del contrabbando di sigarette particolarmente « appetibile » per le organizzazioni criminali e, principalmente, per quelle al cui vertice si collocano i nostri connazionali. Tali motivazioni hanno spinto sin dalle origini la criminalità organizzata a interessarsi di questo settore, trovandovi una importante fonte di finanziamento. Il contrabbando in Italia è diffuso e ramificato, anche se assume connotazioni diverse secondo le aree geografiche e le relative situazioni economiche.

Nell'Italia settentrionale, pur raggiungendo volumi di traffico ragguardevoli, coinvolge un numero limitato di cittadini e impiega una nutrita schiera di extracomunitari nel settore della vendita al dettaglio. Nell'Italia Meridionale, invece, gli addetti sono molto più numerosi, e in talune zone, come la città e la provincia di Brindisi e la città di Napoli, arrivano a coinvolgere intere famiglie, che trovano in tale attività l'unico mezzo di sostentamento (62): nel 1995, nella sola provincia di Brindisi, il contrabbando sosteneva oltre cinquemila famiglie, con un giro di affari di circa 1000 miliardi di lire, cifra ragguardevole, considerato che il PIL della provincia ammontava a 7000 miliardi.

Le ragioni dell'incremento del contrabbando in Italia sono molteplici. L'attività delinquenziale nella fase della vendita al dettaglio si svolge, spesso, sotto l'occhio indulgente della collettività: il reato di contrabbando, affondando le proprie radici storiche, economiche e sociali in un contesto evolutivo tipicamente meridionale, ha rappresentato per anni una sorta di « professione onesta », che non suscita riprovazione morale, dettata dalla « necessità » di assicurare la sopravvivenza o il mantenimento della famiglia. Tale concezione è stata amplificata dai ricorrenti cicli di crisi economica (della Puglia e della Campania, in particolare), che hanno esasperato i già gravi problemi legati all'occupazione, diffondendo un senso di sfiducia nelle istituzioni, e nel contempo investendo il contrabbando di sigarette di un ruolo para-assistenziale, surrogatorio delle annose carenze dello Stato. A ciò ha corrisposto la forte domanda di sigarette di contrabbando, per la convenienza economica di un prezzo notevolmente inferiore rispetto a quello legale. Queste forme di consenso oggi appaiono in calo, anche perché emerge l'osmosi, consolidata nel tempo, tra il mondo del contrabbando e quello della criminalità organizzata.

---

(61) Ciò trova conferma, oltre che nelle informazioni della DDA di Bari, anche in quanto dichiarato dal Dott. Capoccia (D.D.A. di Lecce): « Questo è un dato che per noi emerge chiarissimo. Il meccanismo finanziario del basso livello distributivo delle sigarette è elementare: troviamo somme anche ingentissime in contanti di piccolissimo taglio, perché realtà il denaro proviene dalla vendita per strada; ci sono buste di plastica e contengono anche 300-400 milioni banconote da 5 mila e da 10 mila lire ».

(62) Così, la Relazione della Commissione presieduta dall'On. Tiziana Parenti, redatta in seguito al sopralluogo effettuato in Puglia nei giorni 31 maggio 1 giugno 1995.

L'azione quotidiana di contrasto nei confronti del contrabbando è stata in passato troppo spesso distratta, disarticolata e incapace di cogliere la portata complessiva del fenomeno. Troppo spesso le forze di polizia, anche per le incalzanti emergenze criminali, si sono accontentate del sequestro di t.l.e., rinunziando a cercare a ritroso i canali di distribuzione. Troppo spesso l'autorità giudiziaria considera i contrabbandieri come delinquenti poco pericolosi. Le sanzioni, irrogate dopo anni dai fatti, difficilmente vanno di là da una pena pecuniaria, di regola inevasa. L'inasprimento delle pene per i fatti più gravi, voluto dalla legge 18 gennaio 1994 n. 50, non ha determinato un significativo mutamento applicativo: assai raramente un soggetto sorpreso con di chilogrammi di t.l.e. viene sottoposto a una misura cautelare coercitiva. Emblematico il caso del contrabbandiere di Torre Annunziata che, nel settembre1999, con la vettura carica di t.l.e., ha travolto sull'autostrada Bari-Napoli due sposi che procedevano a bordo di una motocicletta: è stato subito posto agli arresti domiciliari, nonostante la gravità del fatto, i suoi precedenti e il clamore destato nell'opinione pubblica.

Vi è pure un deficit nell'utilizzazione degli strumenti offerti dal legislatore per contrastare le organizzazioni criminali di stampo mafioso. L'applicazione delle misure di prevenzione patrimoniale e lo svolgimento di accertamenti bancari a carico di personaggi o sodalizi malavitosi attivi nel settore del t.l.e. sono infrequenti (63).

Le risposte che gli uffici giudiziari hanno fornito al questionario proposto dal Comitato conferma la esiguità delle iniziative in questo settore e la diffusa sottovalutazione del problema: esattamente il contrario di ciò che ci si attende in presenza dell'alta redditività del contrabbando e della consistenza delle ricchezze costituite con i suoi proventi.

2. I personaggi.

Nel trasporto e nella vendita all'ingrosso di t.l.e.. nel territorio dello Stato sono impegnate numerose organizzazioni criminali. Una « mappa » aggiornata delle stesse deve tenere conto della loro particolare flessibilità. Il traffico di tabacchi verso l'Italia viene organizzato da dieci figure principali, alcune delle quali già citate in quanto protagoniste del traffico a livello internazionale:

— Prudentino Francesco, nato ad Ostuni (BR) l'1.6.1948, detto « Zavorra » o « Cicco la busta », catturato a Salonicco il 22.12.2000, che, finché era latitante, ha avuto base dapprima in Montenegro e quindi in Grecia: i suoi carichi arrivano spesso dalle isole caraibiche; ha collegamenti con varie organizzazioni criminali presenti in Puglia;

— Cuomo Gerardo, nato a Gragnano (NA) il 4.11.1946, arrestato in Svizzera nell'agosto 2000, in esecuzione di relazione una ordinanza di custodia cautelare del G.i.p. di Bari, a seguito di indagini svolte dalla D.D.A. della stessa città;

---

(63) In tal senso le valutazioni espresse dalla DNA, v. doc. n.2244.

— Arcellaschi Augusto, nato a Corno 1'1.8.1944, avente basi in Slovenia e Montenegro;

— Perrella Gennaro, nato a Napoli il 10.07.1940;

— Mazzarella Alfonso, nato ad Ottaviano (NA) l'8.6.1943 detto « il Presidente »;

— Kolovos Stylianos, nato a Pireo (Grecia) il 6.3.1940: per breve periodo collaboratore di giustizia, è collegato con la famiglia mafiosa siciliana dei Vernengo, e ha basi in Ucraina, Liberia e Cipro;

— Varano Michele Antonio, nato a Centrache (CZ) il 13.7.1951, detto « Filippo », « Antonio » o « Antonino »: opera in Svizzera in contatto con gruppi criminali italiani;

— Grieco Luigi, nato a Napoli il 5.6.1948: si occupa dei traffici tra la Puglia e la Campania;

— Cabassa Giuseppe, nato a S. Pancrazio Parmense il 10.04.1943, detto « Pino » o « Joseph »: ha basi in Ucraina e nella Lettonia;

— Severin Romano, nato a Pramaggiore (VE) il 19.02.1942: ha basi in Slovenia e nalla Repubblica Ceca;

Vi è poi un gruppo c.d. di « secondo livello », costituito da vari sodalizi criminali dediti alla raccolta materiale degli ordinativi ed alla effettiva distribuzione – sui singoli mercati comunitari – dei tabacchi di contrabbando, mediante una capillare rete in Italia e in altri Paesi comunitari. Tali sodalizi hanno un elevato indice di mobilità, sia in ordine alla composizione della struttura sia in ordine alle aree di influenza. Mutevoli sono pure i rapporti di collegamento con i personaggi che compongono il livello direttivo dei traffici internazionali.

In tale gruppo, sulla base delle informazioni fornite al Comitato (64), operano i seguenti personaggi (ovviamente la lista non è esaustiva):

— Corti Mario Donato, nato a Nibionno (CO) il 6.10.1944, e Corti Luigi, nato a Nibionno (CO) il 1°.9.1950: entrambi controllano i traffici in Lombardia, in Piemonte e al confine con la Svizzera;

— Manara Gianfranco, nato a Como il 2.6.1956;

— Conti Germano, nato a Gravedona (CO) l'8.10.1942: controlla i traffici in Lombardia, in Piemonte e al confine con la Svizzera;

— D'onofrio Giuseppe, nato a Fasano (BR) il 22.7.1954: controlla parte della costa adriatica;

— Perrella Renato, nato a Napoli l'1.9.1947: controlla i traffici in Toscana;

— Carossino Pio, nato a Sant'Olcese (GE) il 14.1.1941: controlla i traffici in Liguria;

---

(64) Cfr. doc. n.2158 (elaborato della G. di F.), doc. 2220 (elaborato del Comando Generale dei Carabinieri), doc. n. 2189 (elaborato della DIA).

— Langella Matteo, nato a Torre Annunziata (NA) il 12.2. 1959: controlla i traffici in Lombardia, in Piemonte e al confine con la Svizzera;

— Pesenti Michelangelo, nato a Musso (CO) il 27.6.1943: controlla i traffici in Veneto;

— Petrini Guerrino, nato a Civitella di Romagna (FO) il 27.6.1943: controlla parte della costa adriatica;

— Potenza Mario, nato a Napoli l'8.8.1931: si occupa dei traffici tra la Puglia e la Campania;

— Tinniriello Gaspare, nato a Palermo il 26.10.1943;

— Morleo Bruno, nato a Brindisi il 29.7.1959: controlla parte della costa adriatica;

— Prudentino Albino, nato a Ostuni (BR) l'1.3.1951;

— De Tommaso Giuseppe, nato a Napoli l'1.1.1947;

— Gionta Valentino, nato a Torre Annunziata (NA) il 14.01.1953;

— Grisoni Giancarlo, nato a Tradate (VA) il 15.01.1954.

Appare utile citare alcuni soggetti che, soprattutto nell'ambito delle organizzazioni operanti in territorio elvetico e che costituiscono il livello direttivo/organizzativo del traffico, sono spesso utilizzati a vario titolo dai sodalizi criminosi per taluni aspetti organizzativi (65):

— Horn Rodolfo Gino Edoardo, nato a Genova il 22.8.1931;

— Bernasconi Angelo, nato a Balerna (Svizzera) il 12.7.1943;

— Giorgetti Demetrio, nato ad Agevo (CH) l'11.10.1933;

— Pozzi Giorgio, nato a Lugano (Svizzera) l'8.5.1942.

Per quanto riguarda più specificatamente l'area pugliese, le informazioni (66) fanno riferimento anche ad un livello relativo alle « squadre pugliesi », dedite all'acquisto dai « contrabbandieri internazionali », al trasporto via mare dei tabacchi, allo scaricamento a terra lungo le coste pugliesi ed al deposito in magazzini per la successiva rivendita ai « colleghi » napoletani e pugliesi.

Le « squadre pugliesi » di maggiore importanza, sul piano organizzativo e per quantità di uomini e di mezzi, sono quelle operanti nei territori di Bari e di Brindisi. Esse fanno capo alle seguenti organizzazioni criminali:

— clan Parisi, attualmente diviso nei gruppi Fortunato, Palermiti e Barbaro (Bari);

— clan Stranaglia, collegato al clan Parisi (Torre a Mare, Mola di Bari);

---

(65) cfr. DOC. nr 2158(Comando Generale GDF e DOC. N.2245(DDA Bari).

(66) Le informazioni provengono dalla DIA v. doc. N.2189 e dalla DDA di Bari, da quella di Lecce e di Napoli.

— gruppi Colagrande/Colella, collegato al clan Parisi (Polignano);

— clan Pastore (Barletta/Margherita di Savoia);

— gruppo Rillo (Brindisi/Carovigno);

— gruppo Sabatelli (Fasano);

— gruppo Lacatena (Fasano);

— clan Strisciuglio/D'Ambrogio (Bari);

— clan Diomede/Mercante/Catacchio (Bari);

— clan Laraspata/Loseto (Bari);

— clan Libergolis/Primosa, Alfieri/Basta E Romito (Foggia);

— clan Capriati/Maisto/Giammaria/Casucci (Bari nord);

— clan Schino/Zaccaria/Marzulli (Bari);

— gruppi Rispoli, Anemolo (Bari nord, Trani);

— gruppi Navarra, Lalario, Rosato, Susca, Quaranta, Buongiorno, Grassi, Cofano, Carsomo (Bari sud, Torre a Mare, Polignano, Cozze, Mola, Fasano, Ostuni, Savelletri, Carovigno);

— clan De Pace (Brindisi, Lecce).

Tali squadre (circa 50 complessivamente) acquistano sulla base degli ordinativi ricevuti dagli stessi contrabbandieri locali.

3. Le forme del contrabbando in Italia.

Attualmente le forze di polizia, in particolare la Guardia di Finanza, segnalano, quanto agli itinerari e alle modalità attuative del contrabbando:

— la tendenza, da parte delle organizzazioni criminali contrabbandiere, a diversificare repentinamente rotte e basi logistiche;

— la continua ricerca, da parte delle organizzazioni contrabbandiere, di nuovi e più appetibili mercati, a cominciare da quello britannico e da quello spagnolo, caratterizzati da un minore margine di rischio e da un maggiore guadagno. A proposito dell'aumento del contrabbando in Inghilterra, il Ten. Col. Catania dell'Olaf , ha riferito che « Le liste di fornitura che vengono attualmente chieste non più solo ai fornitori italiani che sono Montenegro, ma a quelli che sono in Grecia, non corrispondono alle marche richieste del mercato italiano. Ciò significa, probabilmente, che si tratta di sigarette che non restano in Italia o che non passano in Italia, ma che vanno verso la Spagna o l'Inghilterra. A Dover, qualche tempo sono stati arrestati due cittadini pugliesi ed un cittadino napoletano a seguito del sequestro di un ingente quantitativo di tabacchi lavorati esteri (67).

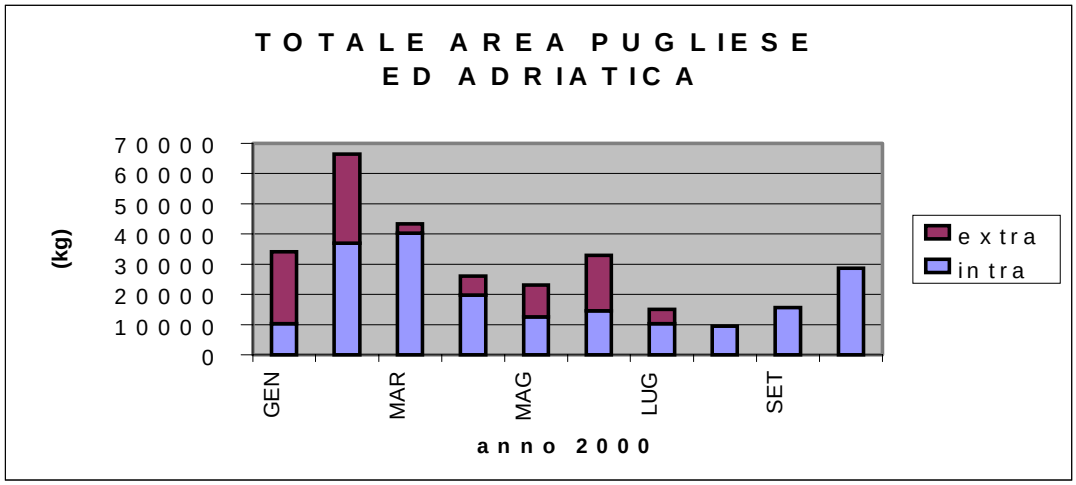
(67) Cfr. resoconto stenografico del 5.7.2000 pag. 13.

— la potenziale « attenzione » rivolta dalle organizzazioni contrabbandiere nei confronti dei porti della dorsale tirrenica e l'importanza « nodale » assunta dall'area portuale di Gioia Tauro;

— un preoccupante interesse manifestato dalle cosche della 'ndrangheta verso una attività storicamente di appannaggio delle organizzazioni pugliesi e campane, con conseguenti « possibili alleanze » in termini di « business » tra le cosche calabresi e le altre organizzazioni criminali.

Quanto all'andamento del fenomeno, si registra un aumento dei sequestri effettuati nelle regioni del medio-alto Adriatico e una sensibile flessione di quelli effettuati nell'area pugliese, con una ripresa nel trimestre agosto-ottobre 2000, indicativa della maggiore incisività del contrasto negli ultimi mesi e della conseguente diversificazione del modus operandi delle organizzazioni contrabbandiere. Queste ultime mostrano una elasticità spesso superiore a quella delle forze di polizia, con troppa frequenza obbligate a una ricorsa che esige tempi tecnici di adattamento. Proprio per questo è illusorio immaginare il carattere risolutivo di interventi come quello denominato Operazione Primavera: ostacolare il contrabbando in una determinata zona del territorio nazionale (certamente quella più esposta a questo tipo di aggressione criminale) consente di conseguire risultati nel breve periodo e nella pur significativa, ma circoscritta, area oggetto dell'intervento. Ma induce i sodalizi criminali a diversificare i fronti degli sbarchi, ovvero a praticare differenti modalità di acquisizione dei tabacchi: durante l'Operazione Primavera si sono moltiplicate le rapine ai tabaccai, ma soprattutto ai treni che trasportano carichi di sigarette, in zone della Puglia, come il foggiano, non interessate dall'azione delle unità di polizia; in seguito il bilancio registra un ampliamento del fronte degli sbarchi e, anche per cause assolutamente diverse, collegate alle mutate condizioni politiche del Montenegro, delle modalità di introduzione dei tabacchi.

A titolo esplicativo si rappresenta graficamente un quadro generale dei sequestri effettuati nell'area pugliese-adriatica (68):



(68) Fonte : SCICO della Guardia di Finanza Cfr. Doc. nr 2133.

4. Il porto di Gioia Tauro.

Insieme con l'incremento del contrabbando intraispettivo nei porti dell'Adriatico, va approfondita l'evoluzione dei traffici lungo la dorsale tirrenica. Il Tirreno, infatti, da sempre al centro di scambi destinati all'intero bacino del Mediterraneo, offre per conformazione naturale alcuni siti portuali di importanza strategica, che non sono sfuggiti all'attenzione delle organizzazioni contrabbandiere, come Livorno, La Spezia, Genova e Gioia Tauro, attraverso i quali è possibile approvvigionare i mercati clandestini del centro e nord Europa.

Fra tali porti ha assunto un ruolo preminente Gioia Tauro, nonostante abbia avviato l'attività solo nel 1995. Sono significativi i risultati segnalati dalla Guardia di Finanza:

— nel febbraio del 2000, presso il porto di Livorno, militari della Guardia di Finanza, unitamente a personale della locale dogana, hanno sottoposto a sequestro due container, con oltre 12 tonnellate di sigarette, destinati in Inghilterra: erano stati sbarcati dalla m/n Amersham, proveniente da Gioia Tauro;

— il 21 giugno 2000, nell'ambito di un'operazione condotta nei confronti di un'organizzazione criminale calabrese, il Nucleo Regionale della Polizia Tributaria Calabria e la Compagnia di Gioia Tauro hanno sequestrato un container con circa 5 tonnellate di t.l.e. proveniente da Port Said (Egitto), documentalmente destinato a società di import-export della zona, ma presumibilmente a depositi clandestini siti nel napoletano. Ulteriori sviluppi investigativi hanno permesso di trarre in arresto otto soggetti, tra cui Piromalli Gioacchino, nato e residente in Gioia Tauro e già segnalato nella mappa sulla criminalità organizzata relativa all'anno 1998, per associazione a delinquere finalizzata al contrabbando di t.l.e.;

— nel luglio 2000 i militari della Compagnia di Gioia Tauro hanno sequestrato in distinti interventi:

— oltre 5 tonnellate di sigarette occultate in un container sbarcato dalla motonave Sealand Intrepid, proveniente da Jebel Alì (Dubai) e con destinazione Port Said (Egitto);

— oltre 10 tonnellate di sigarette stivate in un container sbarcato da una motonave proveniente da Xiamen (Cina), con destinazione dichiarata Kumport (Turchia);

— il 9 ottobre 2000 la Compagnia di Gioia Tauro ha sequestrato oltre 9 tonnellate di t.l.e., occultate in un container sbarcato dalla citata Sealand Intrepid, proveniente da Fuzhou (Cina) e diretta ad Iljichevsk (Ucraina). Dalla documentazione riguardante il carico di copertura, si è potuto costatare che mittente di tale merce era una società di Xiamen.

Particolare attenzione merita la Cina: tutti i carichi di t.l.e. sottoposti a sequestro nel porto di Gioia Tauro nel corso del 1999 avevano come origine comune la Repubblica popolare cinese che, secondo l'OLAF, rappresenta il più grande produttore a livello mon-