

PCTO

PERCORSO PER LE COMPETENZE TRASVERSALI E L'ORIENTAMENTO

IL CONTRABBANDO

Morelli Sofia e Stefano Rabbachin



Il nostro progetto riguarda una tematica che si è sviluppata nella storia ed è cambiata nel tempo: il contrabbando. Esso è una forma di commercio illegale che consiste nell'importazione o esportazione di beni senza il pagamento delle tasse dovute. È una pratica antica che esiste da secoli, ma è diventata più comune con l'aumento del commercio internazionale. Grazie al contrabbando si sono costruite fortune, ma si sono anche consumate tragedie. Sono state scritte canzoni, si sono intessute leggende. È un fenomeno che per decenni ha ritmato la vita di molte persone nelle regioni a ridosso della frontiera. Ha segnato il territorio ed ha avuto un'influenza considerevole sull'economia, la società e la cultura al di qua e al di là dei confini.

Abbiamo raccolto il materiale sull'argomento grazie alle informazioni ricavate presso il Museo della Montagna e del Contrabbando di Macugnaga, grazie al libro "Le Malevite" di Alessandro Leogrande, e grazie a vari siti internet (riportati nell'ultima pagina). Dopo la ricerca abbiamo analizzato, compattato e riassunto in maniera chiara e concisa i concetti, divisi secondo il criterio indicato dall'indice sottostante.



INDICE:

STORIA DEL CONTRABBANDO.....	3
◆ Le origini del contrabbando e la sua diffusione	
◆ Cause della nascita del contrabbando	
◆ Il contrabbando come lavoro onesto	
◆ La nuova geografia del traffico delle sigarette	
◆ Le multinazionali del tabacco	
IL CONTRABBANDO NELLE ALPI.....	10
◆ La briccola	
◆ Gli spalloni	
◆ Le merci contrabbandate	
◆ Il caffè	
◆ Contrasto al contrabbando	
IL CONTRABBANDO OGGI.....	15
◆ Il contrabbando secondo Nichi Vendola e il legame con la mafia	
◆ Il contrabbando nei nuovi tempi	
IL NOSTRO PROGETTO.....	21
SITOGRAFIA.....	22



LA STORIA DEL CONTRABBANDO

LE ORIGINI DEL CONTRABBANDO E LA SUA DIFFUSIONE:

Il contrabbando ha le radici in un tempo remoto, fin da quando si cercava di eludere i pedaggi nei commerci tra le città mercantili, che si sostituirono poi con i dazi doganali fra stati. Le prime fonti scritte sono del 1500, e riguardano gli “sfrosatori” ossolani. Questi documenti sono conservati sull’isola Bella.

Durante il secolo successivo, il contrabbando era praticato soprattutto sulle Alpi: il sale veniva introdotto dalla Svizzera all’Italia. Nel 1803, quando Napoleone Bonaparte istituì la repubblica italiana, impose monopoli su sali, tabacchi e polveri da sparo. Fu in questo periodo che ebbe inizio l’epoca romantica del contrabbando, concretizzata in un flusso di merci di monopolio che oltrepassavano i confini.

Durante il Risorgimento, alle merci si aggiunsero le persone: i patrioti italiani valicavano le frontiere montane per fuggire dai poliziotti austriaci.

Con lo scorrere del tempo, cambiarono le direzioni del contrabbando e le merci contrabbandate. Durante la Prima Guerra mondiale le merci venivano portate dall’Italia alla Svizzera, la quale non aveva previsto le misure dell’economia di guerra, e di conseguenza si trovava in difficoltà economica.

Dal 1935, dopo la crisi degli Anni Trenta, la direzione prese il senso opposto, e per l’Italia il contrabbando divenne un metodo di approvvigionamento supplementare, che includeva merci come caffè, tabacco e orologi, oltre ai generi alimentari.

Gli anni della Seconda Guerra Mondiale sono detti “anni del riso”, in quanto questo cereale veniva portato dall’Italia alla Svizzera (soprattutto verso i cantoni del Vallese, del Grigione e del Ticino), in cui molti alimenti erano carenti o introvabili a causa del razionamento alimentare molto rigoroso.

Gli spalloni (così erano chiamati i contrabbandieri) riportavano in Italia caffè, tabacco, saccarina, cioccolata, orologi e anche il sale, dato che il nord Italia, privo di saline, non poteva più riceverlo da quelle del sud. Nel dopoguerra il traffico proseguì con il trasporto di sigarette. Il fenomeno del contrabbando andò esaurendosi negli anni ‘70 del ‘900, con il venir meno di politiche economiche protezionistiche e l’istituzione di aree di libero scambio tra nazioni, quali la CEE. (Comunità Economica Europea).



CAUSE DELLE NASCITA DEL CONTRABBANDO:

Il contrabbando nasce come reazione all'imposizione di limiti, o addirittura divieti, al passaggio di merci e persone da una parte all'altra di un territorio. Infatti la parola contrabbando deriva dal latino "*contra*" e "*bando*" che significa proprio "andare contro" il bando, ossia il decreto emesso dall'autorità governativa, dal potere costituito. Come ben sappiamo in tutto il mondo, e durante tutte le epoche, ci sono sempre state persone, figure autoritarie o organi dotati di potere che ritenevano di possedere il diritto di imporre bandi di questo tipo, e contrabbandieri che, in risposta a questi limiti imposti, contravvenivano a quanto stabilito.



I prodotti che venivano contrabbandati erano vari e molteplici: dapprima riso, poi sigarette, valuta, carne o anche esseri umani. Insomma, ogni epoca ha avuto il suo 'prodotto' che transitava illegalmente attraverso il confine. È dunque un fenomeno nato dal bisogno e dalla fame; dall'esigenza di una società di trovare una nuova forma di guadagno. Potremmo definire quasi questo fenomeno "Romantico" in

un certo senso e per lungo tempo socialmente accettato dalle popolazioni al di qua e al di là del confine. Migliaia di uomini, ma anche donne, hanno trascorso parte della loro giovinezza ad attraversare di notte il confine. Per molti il contrabbando, infatti, ha rappresentato un'occasione per sopravvivere, come un vero e proprio lavoro con cui guadagnare il giusto per arrivare a fine mese; per altri è stata una vera e propria attività a tempo pieno, che poteva fruttare moltissimi soldi. Tuttavia, la storia del contrabbando ha avuto a volte anche risvolti più drammatici. Basta pensare come verso la fine della Seconda guerra mondiale, il conflitto, la povertà e l'ampia diffusione di armi hanno trasformato la frontiera in una linea di sangue.

Il contrabbando, dunque, come lo definì anche l'antropologo Marcel Mauss, rappresentò un fatto sociale totale, un sistema che ha impregnato in profondità la società di queste regioni non solo da un punto di vista economico ma anche culturale.

IL CONTRABBANDO COME UN LAVORO ONESTO:

Tra i numerosi prodotti che sono stati contrabbandati sicuramente un primato lo hanno avuto le sigarette: per molto tempo l'economia sommersa di interi quartieri periferici delle città più grandi e di paesi della periferia si è basata quasi unicamente sulla vendita di sigarette. Per anni sono state loro la principale fonte di sussistenza di migliaia di persone che vendevano pacchetti di sigarette a prezzi più bassi, a 3000 o 3500 lire, agli angoli delle strade o nelle loro stesse case, guadagnando nella maggior parte dei casi non più di un milione di lire al mese ma traendone comunque grande guadagno.

I dettaglianti rispondevano alla domanda di acquirenti provenienti da tutte le fasce sociali, non solo dai ceti meno abbienti ma anche persone più ricche che acquistava sigarette "in nero" per risparmiare. Infatti erano molti i professionisti dei salotti che preferivano acquistare la loro stecca settimanale non dal tabaccaio, ma agli angoli delle strade: ci andavano in Mercedes o in Bmw, restando alla guida con il motore acceso e allungando dal finestrino le 28.000 lire al contrabbandiere dalla tuta acetata che mostrava i suoi prodotti, disposti in ordine l'uno accanto all'altro, su una cassetta della frutta. Per questo motivo nei quartieri afflitti dall'assenza cronica di lavoro, il contrabbando è diventato nel tempo un argine alla povertà accettato da tutti, un lavoro "onesto", da padre di famiglia, a differenza delle estorsioni o dello spaccio, un ammortizzatore sociale da benedire anche da parte delle stesse autorità.

I contrabbandieri non sono mai stati percepiti come pericolo, ma come margine del tessuto sociale, quale prodotto dell'esclusione in una regione italiana che ha sempre più ghettizzato nelle periferie il mondo del sottoproletariato e della disoccupazione. Prendendo come esempio la Puglia, in particolare la città di Taranto, essa ha messo insieme negli anni novanta 60.000 disoccupati su 250.000 abitanti e quella di Brindisi 30.000 su 100.000 abitanti. Come si può notare, dunque, sono dati impressionanti ma che ci dimostrano come il contrabbando abbia trovato vita proprio a partire dall'impovertimento di molti e si sia prodotto quasi sempre dal fallimento dei grandi progetti di sviluppo. Nella sola città di Brindisi il contrabbando ha dato da vivere a cinquemila famiglie, costituendo oltre il 15% del prodotto interno lordo cittadino. In tutta la provincia brindisina, invece, ha sviluppato un giro di affari per mille miliardi di lire all'anno, laddove il Pil dell'intera provincia ammontava a 7000 miliardi di lire. Il dato è del 1995, è stato riportato in un'inchiesta della Commissione Antimafia, ma nel triennio successivo il volume dei miliardi è aumentato, stabilizzandosi, poi, a seguito della guerra nel Kosovo. Una analoga situazione, seppur non con le stesse percentuali nella produzione, possiamo trovarla

anche a Napoli, Palermo, Catania, Reggio Calabria, Bari. Il contrabbando, pertanto, è stato un sistema economico che ha attraversato tutta la società dell'Italia meridionale.



D'altra parte è facilmente comprensibile come il fenomeno del contrabbando sia il risultato di un periodo in cui l'economia si è inceppata e allora si è pensato che vendere un bene di largo consumo come le sigarette, anche se illegalmente, non avrebbe prodotto conflittualità sociale e avrebbe evitato a tanti ragazzi "a rischio" di finire nella ben più violenta criminalità. Da questo punto di vista, dunque, sono tutti ragionamenti forse, anche a posteriori, "empiricamente" giusti. Tuttavia, questo fenomeno, che voleva sottrarsi alla deprivazione economica, ha costituito solo la base di una piramide più vasta. Questa piramide ha avuto dei livelli superiori e, in cima, un vertice: è divenuta una fitta galassia di relazioni economico-criminali all'interno della quale la differenza fra legale e illegale si è concretamente persa, e i guadagni sono aumentati notevolmente. Il contrabbando è diventato una vera e propria impresa internazionale capace di fatturare miliardi su miliardi e di tradurli in ricchezza nelle contrade della Puglia opulenta e della Campania dei nuovi ricchi, nel Canton Ticino delle banche e delle società finanziarie.

LA NUOVA GEOGRAFIA DEL TRAFFICO DELLE SIGARETTE:

Il contrabbando di sigarette nasce in Marocco, a Tangeri. Negli anni '50, da questo porto franco partivano le imbarcazioni di molte organizzazioni contrabbandiere con lo scopo di rifornire i mercati neri dei propri paesi come Francia, Spagna e Italia.

I servizi segreti d'oltralpe distrussero questi traffici del clan dei marsigliesi. Tuttavia, all'inizio degli anni '60, la camorra e la 'ndrangheta trovarono una nuova pista per il contrabbando di sigarette: il Mar Adriatico. Trovarono subito consenso da parte di organizzazioni Jugoslave, Greche e Albanesi, che avevano intuito una possibilità di arricchimento. Si fecero aiutare anche dalla malavita pugliese, a cui venne lasciato il lavoro "sporco". Tuttavia, verso l'inizio degli anni '80 la situazione cambiò, in quanto i gruppi di criminali levantini decisero di sottrarsi al comando delle altre mafie, riunendosi nella Sacra Corona. Quest'ultima si organizzò in un modello molto simile a quello della 'ndrangheta calabrese, con tanti clan autonomi.



Con il tempo ebbe modo di internazionalizzarsi ed accrescere il proprio peso tra le mafie italiane. Ciò fu dovuto anche alle armi che la criminalità pugliese contrabbandò durante la guerra in Bosnia. In seguito passò ad altri traffici illegali, come quello di eroina, ma il volume economico complessivo raggiunto da quello dei tabacchi non è stato eguagliato da nessun altro traffico lungo l'Adriatico. La Sacra Corona aveva assunto il pieno controllo

dell'immissione di sigarette in Italia. Quando la Sacra Corona si è voluta sostituire alla camorra e ha cercato di ricondurre gli scafisti pugliesi sotto il proprio controllo, quelli che si erano rifugiati in Montenegro per sottrarsi dal carcere hanno svolto un ruolo fondamentale. Essi, infatti, hanno costituito ben presto l'anello di congiunzione fra le autorità montenegrine, i broker come Gerardo Cuomo, gli scafisti e la cupola della Sacra corona.

LE MULTINAZIONALI DEL TABACCO:

I clan pugliesi, nel corso della storia del contrabbando hanno svolto un ruolo specifico, ossia quello di introdurre in Europa le sigarette non più soggette ai Monopoli di stato. I faccendieri come Gerardo Cuomo hanno importato in Montenegro centomila casse al mese e come conseguenza all'approvazione da parte delle autorità del traffico di sigarette, esse hanno goduto dei suoi molteplici benefici. Tuttavia, a produrre le sigarette poi destinate al traffico internazionale sono state proprio loro, le multinazionali.

Furono due le principali multinazionali del tabacco: la Philip Morris (Philip Morris e Marlboro) e la R.J. Reynolds (Camel e Winston). Esse curavano dalla Basilea, nell'ambito di export two, l'esportazione di tabacchi lavorati esteri verso i Paesi europei e del Medio Oriente attraverso tre società concessionarie: la Algrado AG di Werner Denz, la Balmex AG di Patrick Laurent e la Basilio AG di George Kastl. Questo circuito che le due multinazionali gestivano direttamente o a attraverso altre concessionarie per l'esportazione e la vendita in specifici settori come il sistema dei duty free, le sedi diplomatiche e le compagnie aeree, rappresentava la principale fonte di rifornimento dei contrabbandieri di tabacco.



Inoltre, è bene considerare come il contrabbando abbia seguito vie precise di movimento all'interno dell'export two: dalla Svizzera per il Montenegro partivano le sigarette prodotte nella stessa Svizzera, mentre da Anversa e da Rotterdam partivano sempre per il Montenegro i tabacchi lavorati negli Stati Uniti. Per due decenni le sigarette che, imbarcate a bordo di tir o

navi raggiungevano percorrendo lunghi tragitti che fendevano l'Europa dell'Est o il Mediterraneo, sono state portate nei depositi montenegrini, come prima cosa venivano prelevate dagli stessi depositi delle multinazionali. Questo, al contrario di quello che si potrebbe pensare, non era il frutto di una sottrazione indebita, bensì di accordi ben precisi e ciò è stato fermamente dimostrato dalle indagini condotte dalla Direzione distrettuale antimafia di Bari. Inoltre, in questo elaborato sistema, i grandi trafficanti scelsero dei mediatori, come fece lo stesso Cuomo, nella gestione di queste multinazionali.

In attesa dell'abbattimento dei Monopoli le Grandi multinazionali hanno pensato di agire su due livelli: uno ufficiale, l'altro sotterranea. Dal momento che i Monopoli di stato avevano fatto alzare i prezzi eccessivamente, è così che nacque il contrabbando: un sistema nel quale i prezzi delle merci. Le casse sbarcate in Puglia negli ultimi vent'anni del Novecento non solo hanno fornito un enorme mercato dell'Italia meridionale (in Campania, per esempio, un fumatore su tre ha fumato sigarette di contrabbando), ma ripartivano subito anche per l'Inghilterra, il Portogallo, la Spagna. Il contrabbando ha dimostrato come esistesse una criminalità sempre più capace di relazionarsi con il grande capitale internazionale e di diventarne pedina fondamentale. Infatti, la differenza fra legale e illegale si è persa nel momento in cui le due parti si sono incontrate su un piano extraterritoriale, quello delle transazioni economiche e finanziarie transnazionali. Un piano extraterritoriale che, da una parte, ha permesso la creazione all'interno delle mafie moderne un prodotto che fosse geopolitico oltre che sociale; dall'altra, ha rivelato quali siano le possibili relazioni tra i circuiti economici che valicano i confini nazionali e tali mafia.

Una celebre testimonianza di questo fenomeno sempre più in via di sviluppo e radicato all'interno delle società è quella di Giuseppe Scelsi, sostituto procuratore presso la Direzione distrettuale antimafia di Bari, che durante questi anni ha sostenuto molti processi contro le organizzazioni criminali levantine.

"Il contrabbando muove capitali, produce e investe denaro. Era inevitabile che attirasse l'attenzione dei gruppi criminali di più radicata presenza sul territorio pugliese" così afferma.

"Quando si parla di mafia pugliese," dice, "si pensa subito alla Sacra corona unita, però la Scu è un fenomeno che riguarda soprattutto Brindisi e la sua provincia. In realtà le organizzazioni criminali in Puglia non sono radicate solo in questa zona, ma dislocate lungo tutto il territorio e non si chiamano solo Sacra corona unita."

Dunque, ciò dimostra come, benché i clan della provincia brindisina abbiano alla fine monopolizzato l'attività degli scafi, anche altri gruppi criminali hanno cercato di insediarsi dall'altra parte dell'Adriatico, e spesso vi sono riusciti.

IL CONTRABBANDO NELLE ALPI

FINANZIERI E DOGANIERI:



I contrabbandieri temevano i doganieri svizzeri che intervenivano in elicottero e in aereo con lo scopo di arrestarli. Avevano una prassi precisa da seguire, che consisteva nel puntare le armi sui criminali e far loro sapere che si trattava della Guardia Svizzera, per poi sparare colpi intimidatori o sul bersaglio umano in caso di resistenza o fuga.

Una volta arrestati, i trafficanti erano condotti al posto guardie per la perquisizione, la requisizione e la pesatura della merce, l'interrogatorio e la stesura del verbale. La maggior parte delle volte i contrabbandieri venivano poi riaccompagnati alla frontiera, ma i recidivi erano condotti negli appositi centri di Bellinzona, dove scontavano una pena detentiva di 13 giorni per gli uomini e 6 giorni per le donne.

LA BRICOLLA:

Si tratta di una sacca di juta cucita grossolanamente, irrigidita da cartone, con due bretelle (chiamate "palene") per il trasporto. La parola è entrata nella lingua italiana solo nel Novecento in riferimento al contrabbando. Nasce dalla parola in lingua francese "bricole", che significa "cinghia per reggere pesi". La Bricolla, aveva un peso variabile tra 25-30 chili. Quando realizzavano la bricolla, molti contrabbandieri facevano anche due tasche, dentro cui si metteva

un pezzo di pane per poterlo raggiungere con la mano e mangiarlo facilmente durante le camminate.

GLI SPALLONI:

Quando parliamo di contrabbando, non possiamo non parlare della figura principale ossia lo Spallone, popolarmente chiamato anche “sfrusaduur” o “sfrusitt”, nelle province di Varese, Como, Verbania e Sondrio, che è diventato un vero e proprio personaggio leggendario.

Ogni spallone per il contrabbando delle merci generalmente portava una briccola, pesante fino a oltre 30 kg, che equivaleva ad un carico di circa 800 pacchetti di sigarette; questa attività, naturalmente, fece la fortuna dei rivenditori di tabacco ticinesi. Gli spalloni spesso si trovavano a dover intraprendere sentieri tortuosi e difficilmente accessibili, in quanto costretti ad evitare le vie ufficiali perché pattugliate dai finanzieri italiani o dalle guardie di confine elvetiche. Infatti, il rapporto tra contrabbandieri e guardie c’era un rapporto particolare, dato che ufficialmente erano nemici, ma spesso capitava che ci fossero episodi di aiuto reciproco (ad esempio quando i finanzieri “chiudevano un occhio” verso gli spalloni che magari che erano loro compaesani o addirittura amici). Inoltre, spesso i contrabbandieri partivano alla sera, specialmente le notti di luna piena, salendo in quota e dirigendosi verso i passi alpini passando su sentieri poco battuti e nascondendosi nella boscaglia per non essere catturati dalle Guardie di frontiera svizzere.



I contrabbandieri, poi, avevano sempre con sé un bastone resistente e lungo al quale appoggiarsi durante i passaggi sui pendii e durante le soste in piedi appoggiandogli la briccola per alleviare momentaneamente il peso, le ciaspole “zèp” e delle calze di lana “càuz” che mettevano sopra gli scarponi per non scivolare sulla neve ghiacciata. Inoltre, per evitare di farsi scoprire dalle forze dell’ordine, il caffè verde (uno dei prodotti più contrabbandati) veniva tostato nel camino nelle ore notturne con un tosta caffè “tustìj”; successivamente veniva

macinato con un macinino manuale “mesnìj” e lo si faceva sobbollire in un pentolino sempre al caldo vicino al fuoco “chefè dul pariulìj”, questo prima dell’avvento della caffettiera “ziculetèrie”.

LE MERCI CONTRABBANDATE:

Le merci sono cambiate, di tempo in tempo, ma gli anni della seconda Guerra Mondiale sono stati probabilmente l'epoca di traffico più intensa. In quegli anni il contrabbando, specialmente con la Svizzera, ha riguardato diversi generi di merci tra le quali:

Verso la Svizzera:

- Cibo
- Riso
- Farina di mais
- Farina di frumento
- Pasta
- Carne
- Salame
- Mortadella
- Burro
- Formaggio
- Vino
- Latte in polvere
- Liquori digestivi
- Pepe
- Aglio

- Animali vivi
- Cavalli
- Muli
- Maiali
- Pecore
- Capre
- Vitelli

- Stoffe e vestiti
- Seta
- Copriletti
- Tappeti
- Coperte
- Giacche
- Pellicce
- Borsette
- Cravatte
- Cappelli
- Guanti
- Scarpe
- Suole
- Calze

Verso l'Italia

- Tabacco
- Sigarette
- Saccarina
- Sale
- Caffè
- Cacao
- Cioccolato
- Orologio
- Apparecchi radio
- Giacche a vento
- Pellicce
- Scarponi
- Lettere
- Messaggi
- Medicinali
- Valute

IL CAFFÈ:

Tra i lavori particolari praticati per secoli nelle montagne piemontesi c'è quello del contrabbandiere di caffè, un alimento molto prezioso che veniva trasportato in spalla tra i lunghi ed impervi sentieri delle Alpi.



Si trattava di un mestiere faticoso e pericoloso, esercitato da donne e uomini che riuscivano a sostenersi anche grazie a questo commercio illegale, che era parte integrante di un'economia povera basata sull'agricoltura e sulla pastorizia. Il periodo in cui era maggiormente richiesto si estese dalla seconda metà dell'ottocento fino al primo dopoguerra. In alcuni paesi di montagna quasi tutta la popolazione era a vario titolo coinvolta in questo traffico, spesse volte anche i bambini: è del 1896 la notizia che al

confine di Iselle, a causa della sua strana andatura, venne fermata una bambina di 10 anni che nascondeva nelle scarpe 750 grammi di caffè.

CONTRASTO AL CONTRABBANDO:

Il fenomeno del contrabbando tra Italia e Svizzera ha nel corso del tempo creato forti tensioni diplomatiche fin dalla fine dell'Ottocento. Nel 1895 Roma prospettò un ritocco del confine che avrebbe consentito controlli più agevoli, ma la proposta non fu accolta dagli Svizzeri. Infatti, abbiamo visto come le guardie elvetiche adottarono un atteggiamento sempre più clemente con gli spalloni, ma la situazione sul versante italiano fu ben diversa: si calcola, infatti, che tra il 1943 e il 1948 31 contrabbandieri siano stati uccisi e 45 abbiano subito gravi invalidità.

Sulle montagne

Nell'ultimo scorcio dell'Ottocento, per combattere radicalmente il contrabbando di tabacco, il governo italiano costruì una rete ("la ramina") sul confine con il Ticino. Lo sbarramento fu ulteriormente rafforzato nei decenni successivi, ma senza risultati efficaci. Ancora oggi è

possibile vedere alcuni resti della "ramina" e i sentieri del contrabbando sono diventati degli itinerari escursionistici.

Via lago

Alla fine dell'Ottocento, soprattutto il Lago Maggiore e sul Lario, era fiorente il contrabbando del sale, che veniva importato dalla Svizzera. Per combatterlo, sui due laghi, vennero inviati quattro torpediniere marinaio addetto all'impiego e alla conservazione delle torpedini di ogni tipo. Nel 1896, uno dei natanti (la "Locusta") fece naufragio al largo di Cannobio. Scomparve l'intero equipaggio costituito da dodici tra marinai e finanzieri e il delitto non fu più trovato. Quest infatti, rappresenta la tragedia più grande del contrabbando sul fronte della Guardia di Finanza.

IL CONTRABBANDO OGGI

Abbiamo visto come il contrabbando fosse una forma di commercio illegale che si è sviluppata nel corso dei secoli e che ha trovato terreno fertile in tempi di guerra o di embargo. I contrabbandieri, infatti, sono solitamente persone che hanno una conoscenza approfondita del territorio e delle leggi, e che sanno sfruttare i punti deboli delle frontiere per introdurre clandestinamente i beni contrabbandati.

Il contrabbando è un fenomeno in continua evoluzione, e i contrabbandieri si sono sempre adattati alle nuove tecnologie per svolgere il loro lavoro in modo più efficiente. Per questo, sebbene il contrabbando continui a rimanere una attività illegale, viene organizzato con maggiore professionalità e i contrabbandieri utilizzano mezzi di trasporto sempre più sofisticati per aggirare i controlli delle autorità. Infatti, i beni contrabbandati vengono introdotti nel paese di destinazione attraverso i confini nazionali in modo illegale, e successivamente vengono venduti sul mercato nero a prezzi molto più alti rispetto ai prezzi ufficiali così da permettere ai capi di queste circolazione clandestine di arricchirsi notevolmente. Tuttavia, sorge spontanea la domanda, considerando che ormai il contrabbando esiste da molti anni, su come non vi sia stata trovata alcuna soluzione effettiva a questo problema. La questione è che il contrabbando è un fenomeno difficile da contrastare, in quanto è spesso faticoso individuare i contrabbandieri e i loro metodi di lavoro. Inoltre, le sanzioni previste per chi viene colto in flagrante sono spesso molto lievi, e questo incoraggia molti criminali a intraprendere questa attività illecita.

Dunque, come possiamo renderci facilmente conto il fenomeno del contrabbando non è naturalmente scomparso, ma è semplicemente cambiato. I bagagliai dei SUV hanno sostituito le bricolle e vere e proprie bande criminali hanno preso il posto dello spallone che godeva dell'accettazione sociale. Droga, armi ma anche specie protette, le merci contrabbandate oggi sono ben diverse da quelle che varcavano illegalmente il confine cinquant'anni fa e anche i metodi di repressione sono cambiati, come illustrano le guardie di confine svizzere nel reportage; tuttavia il contrabbando continua a esistere e, anzi, si è solo rafforzato.

Negli ultimi tempi le organizzazioni che curano il contrabbando si sono evolute e non si tratta più di semplici combriccole di paesani costretti a camminare per migliaia di chilometri per vendere le merci contrabbandate, ma basta semplicemente schiacciare un tasto di invio di un computer e guadagnare molti più soldi di quanti se ne siano guadagnati durante l'intero periodo d'oro del contrabbando lariano. Questo accade in quanto la gente si è imborghesita: chi mai, oggi, se la sentirebbe di arrampicarsi sui sentieri ripidi o intraprendere strade tortuose, portando sulla schiena trenta o quaranta chili di zucchero, sigarette, cercando di sfuggire ai continui attacchi improvvisi delle guardie di finanza? Rimane, infatti, solo l'eredità culturale di un'epoca che è durata secoli e che ha costituito l'asse portante di una popolazione e del suo tentativo di affrancarsi dalla schività della povertà.

Al giorno d'oggi il contrabbando è illegale in numerosissimi ordinamenti giuridici in quanto sottrae risorse alle finanze pubbliche e introduce un elemento di concorrenza sleale nei confronti del commercio. Tuttavia, da sempre la fantasia dei contrabbandieri non conosce limiti: basta leggere i verbali dei sequestri per imbattersi in carichi occultati nelle intercapedini e nei doppifondi di auto e camion, in bobine di cavi elettrici e blocchi di gesso, tra le scatole di calzature, nei bracci delle gru, tra cassette di frutta e cartoni di vino e di yogurt.



Dunque, certamente il contrabbando non è scomparso con i processi di modernizzazione, ma si è esteso ad altri popoli ed altre culture e, soprattutto, si va intrecciando ai grandi interessi delle multinazionali. Pensiamo solo al contrabbando di semi geneticamente modificati che entrano illegalmente in quasi tutti i paesi del mondo.

Pensiamo al contrabbando di testate ed apparecchiature nucleari. Un fenomeno gravissimo, oggi incentivato dallo smantellamento fasullo di testate nucleari nei paesi dell'est e di fatto promosso dallo smantellamento reale di questi stati divenuti un filtro per il passaggio di qualunque traffico illegale di merci. Pensiamo ancora ai diamanti, il cui commercio clandestino, dall'Africa occidentale all'Europa, è sponsorizzato proprio dall'impresa leader del settore ed ha provocato centinaia di migliaia di morti e guerre infinite per il controllo. Infatti, fare entrare di contrabbando dei diamanti in Europa significa evitare spese doganali ed imposte che arrivano a rappresentare anche il 70% del prezzo finale di mercato. Infine, possiamo anche pensare semplicemente al contrabbando di organi, di feti, di ogni genere di essere vivente all'interno del mercato nero.

IL CONTRABBANDO SECONDO NICHİ VENDOLA E IL LEGAME CON LA MAFIA:

Nichi Vendola è stato un deputato della repubblica italiana, e in seguito presidente della Regione Puglia. Per molti anni è stato membro della Commissione Antimafia, ed è stato tra i primi a denunciare - sin dalla metà degli anni ottanta - la presenza della mafia in Puglia.

Nel 2001, periodo durante il quale stava compiendo la lotta al contrabbando, Nichi Vendola ha lasciato un'intervista durata più di un'ora allo scrittore Alessandro Leogrande.

Il politico ha spiegato che, per quanto riguarda mafia e contrabbando, si è riusciti a risalire la cima, fino a raggiungere la fonte del fenomeno. Vendola ha capito nel tempo che il contrabbando è da un lato l'accumulazione primitiva del denaro di mafia, ma dall'altro è una frontiera importante della modernità mafiosa. Le sue rotte, infatti, segnano i percorsi che saranno poi quelli delle armi e della droga: colpirlo vuol dire quindi colpire una delle attività centrali della mafia.

Le tradizionali organizzazioni contrabbandiere campane e pugliesi hanno sempre pagato alla Sacra Corona una tassa sulle casse di sigarette scaricate. Come afferma Nichi Vendola: "La Sacra Corona imponeva ai contrabbandieri diecimila lire per cassa e indicava i posti di sbarco. Il controllo sugli sbarchi era capillare. La tassa era sempre calcolata in relazione al complessivo numero delle sigarette inviate dal referente in Montenegro o in Grecia. Per un certo periodo il controllo è stato totale, era veramente difficile che passasse un carico senza che lo si sapesse".

Il contrabbando ha costituito il principale finanziamento dell'organizzazione: oltre il 70% delle entrate. Il resto era contorno: le estorsioni e la droga garantivano appena il 30%.

La mafia pugliese non è mai stata produttrice di sigarette (dal momento che questo lo fanno ancora le multinazionali), ma ne è stata di certo uno dei maggiori trafficanti.

La Sacra corona non ha avuto molti anni per definirsi come potere storico all'interno di un territorio, non ha fatto in tempo a darsi un'aristocrazia mafiosa, a perfezionare sistemi di difesa interni fatti di lealtà e omertà, non ha avuto il tempo necessario per costituire un esercito mafioso - lo stadio successivo a quello delle gang. D'altra parte, le entrate dei traffici crescevano enormemente, ridefinendo le gerarchie interne.

Queste ultime derivavano dal contrabbando extraspettivo (ovvero il tradizionale sbarco sulla costa per mezzo di scafi: al riparo dalle ispezioni doganali, ma controllato dai clan) e da quello intraspettivo (ovvero il carico nascosto nei tir che sbarcano nei porti).

Nelle vicende di questa mafia emerge l'individualismo piuttosto che l'unità come difesa interna: è questo, forse, l'aspetto cangiante di questa come di altre "nuove mafie".

Venuto meno il contrabbando, è venuto meno tutto. Si è sgretolata anche la finalità mutualistica dell'organizzazione.

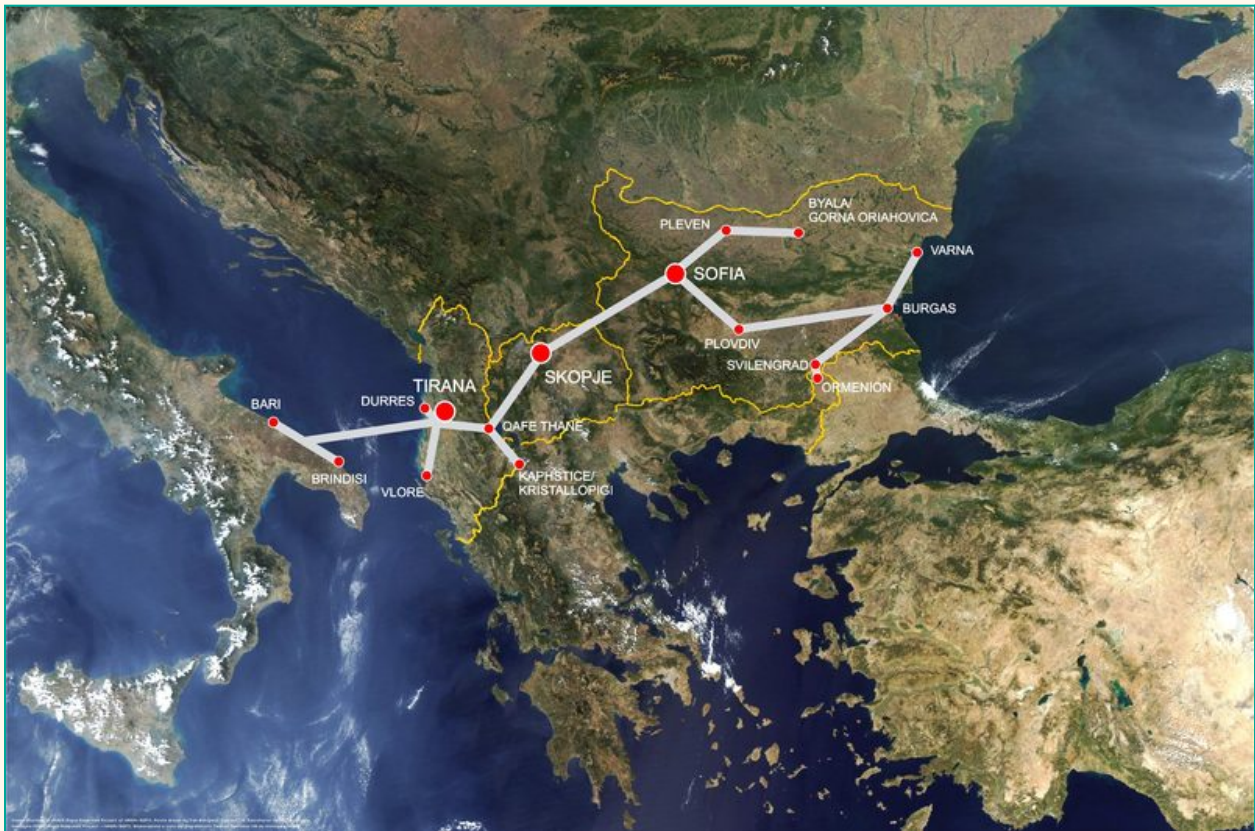
IL CONTRABBANDO NEI NUOVI TEMPI:

Il contrabbando ha costituito negli ultimi dieci anni del Novecento un tassello fondamentale. Certo c'è stato anche altro: flussi migratori provenienti dai vari Est più che dai vari Sud, missioni militari e "umanitarie", scambi economici e culturali i più eterogenei. Tuttavia, il contrabbando ha rappresentato, in un certo senso, la più grossa forma di impresa, a suo modo pionieristica, nel momento in cui il varco si è aperto. Un'impresa transnazionale e dai tratti illegali, economicamente "primitiva", e allo stesso tempo sofisticata perché determinatasi ben al di sopra dei confini nazionali. Negli ultimi tempi sono stati avviati ulteriori scambi di miliardari e altri investimenti hanno stravolto le economie regionali con l'intenzione di riassetare, regolare e portare in Europa una parte di Est.

Per lungo tempo, al centro di questi discorsi vi è stato quello relativo al "Corridoio otto". All'interno delle nuove linee di sviluppo Est-Ovest, il progetto del "Corridoio otto" prevede la costruzione di un vasto sistema di strade e infrastrutture che congiungerebbero Bari al Mar Nero attraverso i Balcani meridionali. L'obiettivo principale, come ha ricordato lo stesso Berlusconi, è quello di "permettere all'imprenditoria italiana di penetrare nei Balcani, un mercato ancora vergine". Ma, una volta realizzato, il "Corridoio" sarebbe percorso anche

nell'altro senso, portando in Italia, attraverso Bari, il più prezioso dei beni: il petrolio. Per molti, questo progetto rappresenta la più grande sfida, a livello energetico, del XXI secolo, al cui solo confronto il contrabbando delle sigarette che avveniva in passato sembra impallidire. Infatti, miliardi e miliardi di dollari interesserebbero questa parte d'Europa, arrecando benessere e ricchezza. Ma fino ad ora questi sono stati solo i sogni di politici e imprenditori.

L'altra parte dell'Europa, invece, rivendica la propria supremazia. Per questo motivo la realizzazione del progetto del "Corridoio otto" sembra essere stata rallentata dall'Unione e dallo stesso governo italiano. Altri corridoi appaiono più allettanti come il "Corridoio quattro", che dovrebbe congiungere Dresda e Norimberga a Istanbul, e il "Corridoio sette", che dovrebbe unire Vienna e Costanza.



Di "Corridoio otto" si parlò molto subito dopo la guerra del Kosovo, quando gli Stati Uniti manifestavano ancora il proprio interessamento ai Balcani meridionali, e i Balcani settentrionali erano ancora attraversati dal dissesto post bellico. Ma con la normalizzazione della Jugoslavia, con la svolta dell'amministrazione americana e con i nuovi progetti della Germania, le cose sono cambiate. L'asse italo-albane sembra aver avuto la peggio.

Per quanto riguarda, invece, il governo italiano e le imprese che lo appoggiano, gli interessi sono concentrati sul "Corridoio cinque", che dovrebbe congiungere Lione a Budapest, passando per Torino, Milano, Verona, Trieste. Ciononostante, molti ancora credono che il "Corridoio otto" prima o poi si farà, come nel basso Adriatico, dove la gente ancora ci spera, fissandosi sull'idea dei probabili investimenti e del futuro peso politico da acquisire.

Dunque, abbiamo visto come il contrabbando con i suoi protagonisti, connivenze e intrecci, ci appare già una storia vecchia, uno dei primi modi di autoregolazione dei rapporti Est-Ovest. Tuttavia, questo deve far riflettere su come, quando dei possibili canali commerciali si aprono, le mafie finiscono spesso per anticipare il mercato "legale".

Tutt'oggi gli effetti del contrabbando mafioso sono tutt'altro che scomparsi. Esso ha trovato la propria forza in disfunzioni sociali e statali cui tuttora non si è posto rimedio, e sicuramente non è stato azzerato.

Il "mercato delle sigarette" ha favorito la creazione di capitali e ha portato alla ribalta numerosi broker che, non ancora colpiti, costituiranno probabilmente l'eredità del vecchio sul nuovo corso. Il contrabbando che si è insinuato nelle viscere delle relazioni economiche e istituzionali ci rivela quanto sia marcio il cuore dello sviluppo meridionale (e quindi italiano) di questi anni.

Molti hanno pensato che la staticità economica fosse in assoluto il male peggiore e che qualunque cosa avesse contribuito a far girare soldi, a irrorare una sterile economia, potesse essere ben accetta: questo è stato un atteggiamento funzionale al contrabbando tanto quanto alla disoccupazione delle periferie.

Come creare dei circuiti legali laddove per decenni abbiamo lasciato che l'illegalità diventasse la regola sociale, l'unico spazio possibile?

In un'epoca in cui quanto accade solo pochi mesi o pochi anni prima diviene già passato remoto, è doveroso ricordare che certe disfunzioni sociali permangono tutte: risucchiate dal progresso, da uno "sviluppo sicuro e promettente", ma pur sempre presenti in questo altalenante nuovo corso.

Finora, quindi, non siamo stati in grado di dare una risposta concreta al problema in modo accettabile: nel XXI secolo ogni strada da percorrere sarà in salita, soprattutto per coloro i quali vorranno contrastare, per quanto possibile, leggi e meccanismi sempre più iniqui, ottusi, devianti, controproducenti, delittuosi. Per nulla "normali": cosa che molti, invece, vogliono sentirsi dire.

Oggi, con l'apertura delle frontiere, il fenomeno è meno visibile. Non ci sono più gli spalloni di una volta che con la loro briccola in spalla di notte percorrevano impervi sentieri, cercando di sfuggire ai finanziari. Ma non per questo il contrabbando è scomparso. Ha semplicemente assunto altre forme, in cui tuttavia non c'è più assolutamente nulla di romantico come un tempo.

IL NOSTRO PROGETTO

Per la realizzazione del nostro progetto abbiamo raccolto e catalogato nozioni sul contrabbando e sul suo cambiamento durante la storia, sui prodotti esportati o importati, sui luoghi di rilevanza del fenomeno e sul suo stato attuale. Il nostro progetto, infatti, si basa nel far convergere tutte queste informazioni in un libretto che racconta la storia e lo sviluppo di questo fenomeno nel tempo accompagnato da un modellino di una tradizionale briccola da contrabbandiere.



SITOGRAFIA:

[Museo del Contrabbando – Monterosa 4000](#)

[SP6 : Percorso degli “Spalloni” – Sentiero della Speranza Scaricare la traccia dal sito
www.estmonterosa.it](#)

[Storia del contrabbando tra Italia e Svizzera - Parco San Marco](#)

[Chansons Contre la Guerre - Canto dei contrabbandieri](#)

<https://lanostrastoria.ch/entries/vWD72dGBnzl>

[Lepopea del contrabbando - TVS tvsvizzera.it](#)

[Contrabbando](#)

[Contrabbando - Wikipedia](#)

[Il ritorno del contrabbando di sigarette](#)

[Contrabbandiere con briccola - Sfrusìj cun le bricòle - Ecomuseo Malesco](#)

[Italia – Svizzera: la storia romantica dei contrabbandieri di caffè](#)