

Le nuove rotte del contrabbando

All'inizio degli anni '90, molti latitanti di organizzazioni criminali pugliesi e campane avevano trasferito in Montenegro la propria base operativa, principalmente per il contrabbando delle sigarette, e costituito vere e proprie colonie criminali. Il territorio montenegrino era stato diviso: a nord (Zelenica, fino a quando vi era stata attività portuale) i baresi e i napoletani, a sud (Bar) i brindisini. L'attività contrabbandiera era stata, quindi, gestita in buon accordo tra loro dalle frange appartenenti alla Sacra Corona Unita brindisina, alle organizzazioni criminali baresi e alla camorra campana. Esse disponevano di una flotta di circa settanta motoscafi e gestivano i mercati dei rifornimenti e della manutenzione. Tale assetto era stato ampiamente tollerato dalle autorità montenegrine che, da un canto garantivano condizioni di assoluta tranquillità per lo svolgimento dei traffici contrabbandieri, dall'altro ne traevano un utile sistematico, sia attraverso l'incasso di consistenti somme di denaro sul transito e sullo stoccaggio delle sigarette arrivate nel proprio territorio, sia per le ricadute positive sulle economie locali. Dalla primavera del 1999, con l'inizio della guerra nei territori della Repubblica Federale Jugoslava di Serbia e Montenegro e l'embargo, diviene impossibile ricevere le sigarette e utilizzare i porti montenegrini. Ciò aveva comportato un'evidente fase d'interruzione delle attività di contrabbando nelle province di Lecce e Brindisi (compreso il commercio al minuto delle sigarette), e l'esigenza di riconversione, probabilmente verso il favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Lo provverebbero i sequestri, avvenuti nel periodo in questione, di motoscafi con le inconfondibili caratteristiche di destinazione al contrabbando di sigarette (in due casi condotti da scafisti brindisini) utilizzati per il trasporto di extracomunitari. Questo aveva fatto temere sia la possibilità di un allargamento ad altre organizzazioni nella gestione dei flussi migratori attraverso il canale d'Otranto (fino a quel momento, pressoché esclusivo delle organizzazioni albanesi), sia la possibilità di una maggiore estensione verso nord del tratto costiero utilizzato per lo sbarco degli immigrati clandestini (fino ad allora limitato a sud di Brindisi). Nel frattempo era stata riattivata la vecchia via contrabbandiera turco-greca, i luoghi di stoccaggio delle sigarette erano stati spostati, erano state riattivate vecchie basi operative nelle isole greche, si era nuovamente fatto ricorso alla cosiddette navi-madri facendole stazionare in alto mare, nello Ionio meridionale. Un ulteriore ostacolo al contrabbando si era verificato dall'ottobre 1999, a seguito degli accordi tra Italia e Montenegro e del conseguente mutato atteggiamento di quest'ultimo Paese nei confronti dei latitanti che vi avevano trovato un rifugio dorato. In pochi mesi (tra la fine del 1999 e l'inizio del 2000) erano stati espulsi dal Montenegro, consegnati alle autorità italiane e arrestati al loro arrivo in Italia, una trentina di latitanti di medio calibro, di tutte e tre le provenienze criminali: brindisina, barese e napoletana. Il soggiorno montenegrino non era considerato più sufficientemente sicuro, e molti "superstiti" scapparono, come sarebbe stato riscontrato dall'arresto in Grecia, a Salonicco, nel dicembre 2000, del noto contrabbandiere ostunese Francesco Prudentino, latitante da molti anni, e, due mesi dopo, da quello, a Patrasso, del contrabbandiere suo omonimo Albino Prudentino, anch'egli latitante; oltre che dall'omicidio, sempre in Grecia, di Saverio Benvenuto, altro contrabbandiere latitante della Sacra Corona Unita brindisina. Decisivo, e forse definitivo, colpo al contrabbando, o almeno sulle sue rotte e sulle modalità, avrebbe avuto, poi, l'intervento delle forze di polizia disposto dal ministero dell'Interno nella primavera del 2000, articolatosi sulla fascia costiera orientale della Puglia, nel territorio delle province di Lecce, Brindisi e Bari. Ancora una volta le organizzazioni contrabbandiere, avrebbero testimoniato la flessibilità delle loro strutture operative e le grandi capacità di immediato adeguamento agli eventi riguardanti i territori di loro interesse. Infatti, le perduranti difficoltà di gestire con le precedenti modalità il fenomeno contrabbandiero e il cambiamento del mercato hanno indotto le organizzazioni contrabbandiere a escludere dalle rotte dei trasporti il territorio pugliese, affrancandosi così dal pagamento della tangente dovuta alle organizzazioni locali per il controllo del territorio di sbarco e utilizzando percorsi più sicuri. Gli sbarchi di sigarette lungo le coste adriatiche della Puglia sono cessati pressoché del tutto ed il Montenegro come zona di stoccaggio e di partenza dei relativi trasporti sembra abbandonato a favore della Grecia quale base di partenza delle sigarette, caricate con false indicazioni di copertura a bordo di tir, avviati su strada o imbarcati su navi traghetto.

01/04/2004