

O' CONTRABBANDO

ferocibus70, sabato 09 dicembre 2006 - 18:24:33

Ma guadagnavano i negozi soprattutto quelli di abbigliamento, ma un po' tutti perch è il giro di denaro era vorticoso ed enorme. Ce ne era per tutti. Guadagnavano i meccanici che riparavano in continuazione le macchine per il traffico. Molti rispettabili borghesi investivano direttamente nel traffico. Le paranze non erano famiglie camorristiche strutturate come oggi, quindi spesso non avevano liquidità. Quindi si facevano imprestare i soldi da qualche "persona perbene".

Era uno spettacolo, bisognava vederlo.

Io ero ragazzo allora e ricordo che lo si viveva come un fenomeno normale, addirittura eccitante. Una cittadina che affaccia sul mare, all'ombra del Vesuvio, spiaggia lunghissima ed incantevole, panorama mozzafiato. Spesso si andava sul porto a vedere quel via via di macchine, uomini, motoscafi enormi, barchette che facevano la spola, le file di scaricatori, le casse di sigarette che passavano di mano in mano e le macchine tutte scassate che sfrecciavano roboanti. Era un'industria invidiabile per certi aspetti: efficienza massima, guadagni enormi, ma era totalmente illegale. La totale illegalità permetteva però l'enorme flessibilità necessaria per quel tipo di traffico. Il contrabbando di sigarette.

Semplice e magnifica l'organizzazione.

C'era una nave che si fermava fuori dalle acque territoriali. Degli enormi motoscafi d'altura, gli scafi blu, perché erano quasi tutti di quel colore, all'inizio partivano da Napoli, ma poi si scelse Torre Annunziata per la situazione geografica (le coste basse e sabbiose) e se ne fece la piazza del contrabbando. Le famiglie di Napoli appaltavano lo scarico e la distribuzione ai vesuviani, loro si riservavano le mediazioni internazionali prendendo anche una percentuale su ogni singola cassa.

I motoscafi si recavano sottobordo alla nave, stipavano gli scafi che dentro erano stati svuotati per farci entrare il maggior carico possibile (le casse di sigarette sono voluminose ma leggere, una cassa pesa 10 kg). Ritornavano poi da dove erano partiti, qualcuno attraccava all'interno del porto direttamente alla banchina, ma poi man mano gli scafi divennero decine e decine per cui si fermavano un po' fuori, in diversi tratti della lunghissima costa sabbiosa.

Da terra partivano delle barche piccole a motore, senza chiglia, le zatterelle, che poi, al ritorno, salivano direttamente sul litorale sabbioso, per questo si usava quel tipo di barca.

Dal punto di arrivo della zatterella o dello scafo iniziava una fila di uomini e ragazzi, che si passavano le casse dagli scafi alle macchine. Le macchine erano delle vecchissime 124 o 125 Fiat, completamente sventrate dentro, ma con motori truccati che portavano il carico nei depositi della zona dove le casse venivano stipate e poi smistate ai dettaglianti.

La scelta delle 124 era dovuta alla potenza dei motori e alla larghezza dell'abitacolo, oltre alla facilità di rubarle!! Non c'era una sola organizzazione, il traffico era gestito da varie "paranze" (il nome era mutuato dalle piccole imprese pescherecce che così venivano chiamate).

C'erano i nasigrossi, i facciasfregiata, i macaroni, i pisielli e tante altri. Il nome era quello del capo paranza che veniva esteso a tutti gli appartenenti. Tutti trattavano con le famiglie di Napoli che davano loro dei "buoni" che consentivano di andare sotto la nave ed avere il carico. Il buono si pagava sull'unghia. ma qualche paranza aveva la fiducia e faceva conteggi periodici. La potenza di una

paranza era segnata dal numero di mezzi che aveva a disposizione. Qualcuna ne aveva una, la media 4/5 un paio superavano al decina di scafi. Una delle famiglie ad un certo punto egemonizzò il mercato, inglobando paranze più piccole e andando poi a trattare direttamente con i Napoletani ponendosi come intermediatore che gestiva anche le altre paranze. Distribuiva i buoni, controllava le operazioni, stabiliva chi doveva scaricare.

Con un controllore il traffico era gestito meglio e poi c'era spazio per tutti, guadagni facili ed enormi, quindi i litigi erano rari. I Parlantini divennero i gestori del traffico.

A volte arrivava la finanza durante le operazioni di scarico, all'inizio c'era un po' di panico, in seguito passavano si infilavano un paio di casse nella macchina ed andavano via come erano venute. Ogni tanto qualche ufficiale voleva cercare di fare qualcosa ma presto veniva "convinto" o trasferito.

Un punto essenziale era che quel fenomeno non veniva percepito come illegale. In fondo si trattava di sigarette. La maggior parte della gente fumava ed era comodo pagare le sigarette spesso meno della metà di quello che costavano dal tabaccaio. Tutti si dicevano: "Dov'è il problema, il danno??" In fondo ci rimette lo Stato nessuno si fa male, la città è prospera con quell'economia...Solo molto dopo la gente si rese conto di cosa avrebbe significato per tutti. Ma molti non si rendono conto, ancora oggi, che il degrado della città è incominciato da allora, che il nesso causa effetto è nettissimo.

Fin qui la parte marina dell'organizzazione. Poi c'era la parte terrestre. All'inizio erano poche macchine ma poi divennero centinaia a tutte le ore del giorno. Nacque l'esigenza di regolare il traffico. Per cui si incominciarono a vedere persone dislocate nel tragitto delle macchine con potenti ricetrasmittenti, di quelle militari, organizzate in staffette e punti di osservazione in contatto tra di loro che seguivano il flusso delle automobili. Questi avevano il compito di fermare il traffico normale quando doveva passare una colonna o anche una singola auto con il prezioso carico. Tutti si fermavano con la stessa naturalezza con cui ci si fermavano davanti all'alt di una divisa. Non era comunque consigliabile protestare.

Era anche facile vedere auto della polizia o dei carabinieri fermi ad aspettare il via libera della staffetta. Alcuni "piloti" erano imbranati, ma molte staffette divennero esperti nella gestione del traffico.

Infatti diversi furono assunti dal comune con la qualifica di Vigili Urbani. Chiaramente non hanno alcuna autorità. Chi vuoi che accetti di essere multato o redarguito da uno che sai che faceva il contrabbandiere e magari è pure pregiudicato?! Questo è una delle tante conseguenze di quel periodo che ha messo inginocchio la legalità della zona. La cosa curiosa era che nonostante non ce ne fosse alcun bisogno, le macchine correvano all'impazzata, non era raro che si schiantavano in qualche muro dato che il tragitto comprendeva anche alcuni vicoli, passaggi molto stretti. A volte si schiantavano contro altre macchine dato che andavano tranquillamente contromano a tutta velocità e se non eri lesto a scansarti ti scassavano la macchina, e ti ritenevi fortunato se non ti facevi anche male. Ovviamente risarcimento danni zero! Anche volendo le macchine erano quasi tutte rubate, o intestate a prestanome, senza alcuna assicurazione, senza targa...tanto chi le fermava? Ma questa "irresponsabilità, questa ostentazione esagerata di potenza, di controllo fu una delle cause della fine del contrabbando.

Come detto i guadagni erano immensi ed il giro di denaro enorme. Molti si improvvisarono una paranza arricchendosi in pochi mesi. Uno che era quasi un mio amico nel giro di 6 mesi si ritrovò un conto in banca di 700 milioni. Parliamo della seconda metà degli anni 80. Era una cifra enorme. Ma tutti erano partecipi di quel giro. I contrabbandieri a tutti i livelli, anche il semplice scaricatore guadagnavano tanto, 30 mila a carico e a volte si facevano più carichi in poche ore. Per cui si arrivava a guadagnare anche due milioni al mese, quando uno stipendio medio era di 800 mila. Figura mitica ero lo scafista, che prendeva dalle 500 mila al milione per viaggio. Era quello che rischiava, perché in mare aperto non si sapeva che poteva succedere. A volte le vedette della finanza speronavano o mitragliavano lo scafo. Qualcuno morì.

Ricordo un tale chiamato Nunzio, biondo, ucciso dalla mitragliatrice della finanza. Ebbe funerali solenni e divenne un mito in quell'ambiente. Guadagnavano tanto ed erano munifici. Perché la ricchezza andava ostentata, altrimenti che serviva? Un amico elettrotecnico fece anche lui una piccola fortuna aggiustando le radio dei contrabbandieri. Non solo quelle delle staffette terrestri, ma

quelle degli scafi, delle barchette: le radio erano necessarie dato che spesso lo scarico si svolgeva di notte e nel buio quel tipo di comunicazione era essenziale. Spesso i percorsi o le zone di attracco cambiavano all'ultimo minuto. Con le radio seguivano gli spostamenti dei poliziotti e dei finanzieri. Insomma erano strumento indispensabile per il "lavoro" senza di esse ci si fermava. Guadagnavano i negozi soprattutto quelli di abbigliamento, ma un po' tutti perch  il giro di denaro era vorticoso ed enorme. Ce ne era per tutti. Guadagnavano i meccanici che riparavano in continuazione le macchine per il traffico. Molti rispettabili borghesi investivano direttamente nel traffico. Le paranze non erano famiglie camorristiche strutturate come oggi, quindi spesso non avevano liquidit . Quindi si facevano imprestare i soldi da qualche "persona perbene". Il guadagno anche qui era enorme. Il capitale investito riusciva a rendere anche il 20 % nel giro di due settimane, al massimo pochi mesi. Poi veniva reinvestito nello stesso giro. I rischi erano praticamente zero, perch  il contrabbando era accettato, tollerato, fatto in accordo con le forze dell'ordine, almeno nei primi tempi. Questi buoni borghesi sono quelli che si sono arricchiti sul serio. perch  gli altri, i piccoli boss, quasi tutti finito il contrabbando ritornarono a vivere di espedienti, da poveracci. Tranne un paio di famiglie che, furbamente avevano reinvestito i guadagni in attivit  lecite. Mobilifici, garage, locali commerciali da affittare, imprese di costruzioni, calcestruzzi...

I Parlatini, cio    la famiglia divenuta egemone, divennero i ras incontrastati del territorio. L'enorme liquidit  permise loro di fare il salto di qualit , armarsi, controllare il territorio, infiltrarsi nelle situazioni con uomini propri o corrompendo funzionari, dirigenti, dipendenti dell'anagrafe (utilissimi per fare carte di identit  false, ma "vere", rilasciate dal comune, non individuabili!!).

Il traffico dur  pochi anni. Almeno in quel modo.

Diciamo per tutta la met  degli anni '70.

L'ostentazione del dominio assoluto con le macchine che correvano all'impazzata cre  troppi incidenti. Alcuni ferimenti, poi ci scapparono due morti investiti da queste auto. La citt  incominci  ad interrogarsi, i soprusi erano diventati insostenibili e le forze dell'ordine di fronte ai morti non potevano pi  volgere la testa altrove. Incominci  un periodo di contrasto abbastanza vero (pi  o meno insomma!!).

Contrasto che crebbe perch    "celato" tra le casse di sigarette incominci  ad arrivare altro. Armi e droga soprattutto. La direttrice del traffico sicuro, l'organizzazione capillare venne sfruttata per il traffico di merci pi  lucrose. Un paio di chili di eroina potevano rendere quanto un intero carico di sigarette. Le armi erano necessarie perch  la militarizzazione era indispensabile per difendere il territorio ed i traffici lucrosi.

In quel periodo era frequente vedere vetrine corazzate di negozi e di banche, sfioracchiate da chiari segni di armi da fuoco, quasi sempre raffiche di mitra. I guagliuni la notte si divertivano a provare i mitici kalasnikov. Cos  come le sigarette si vendevano alla luce del giorno, anche sotto al commissariato, nella piazza antistante il comune, incominci  una vendita di eroina alla luce del sole.

Nel 79/80 ci fu il boom dell'eroina, non solo da noi ma in tutta Italia. Il traffico era gestito dai Siciliani che avevano da poco finito una sanguinosa guerra vinta dai Corleonesi. La mole enorme veniva riciclata sulle piazze settentrionali, magari da prestanomi compiacenti che su quello hanno fondato imperi e potere enorme, ma   un altro capitolo. Decine di spacciatori si contendevano i clienti tossici che, una volta sparsa la voce arrivavano dalle regioni limitrofe. Si trovava eroina di ottima qualit , la bianca, proveniente dal triangolo d'oro, raffinata in Sicilia. Potevi prenderne un quarto di grammo per diecimila. Ma una singola dose la avevi anche per 5 mila. Una pacchia per i tossici che accorsero sempre pi  numerosi.

All'angolo della piazza dello spaccio sostava pigra e senza scomporsi la pantera della polizia che sorvegliava l'accesso al comune.

Lo spaccio dur  circa un anno, poi fu talmente evidente che le forze dell'ordine furono costrette, dall'alto, ad intervenire. C'erano stati il paio di morti investiti, si ebbero le prime morti per overdose. Cos  il traffico a Torre fu stroncato, lo sbarco delle sigarette fu trasferito sulle coste Pugliesi su un'altra direttrice quella dei paesi dell'est. L  si insediarono gli scafisti, e le paranze vesuviane che avevano il know how. Ma non erano solo sigarette. Arrivava di tutto, eroina dalla Turchia, la brown-sugar, fumo attraverso l'Albania ed il Montenegro. Poi gli scafisti quando begli anni '90 il traffico fu stroncato del tutto si dedicarono al trasporto di clandestini, industria fiorente del momento.

Il traffico a Torre fu stroncato, ma l'illegalit  diffusa di quel periodo ha segnato profondamente quella zona. La malavita con i soldi del

contrabbando si organizzo, si militarizzò e conquistò fasce intere di territorio che ancora controlla. Inserì affiliati nelle istituzioni pubbliche (comune, ospedale, acquedotto) ma anche nelle aziende private.

La borghesia era corrotta quindi non aveva la forza, e la credibilità di contrastare il fenomeno. Ma non aveva neanche la credibilità.

Oggi il governo della città è completamente in mano al sistema, oggi si chiama così, che spaccia tonnellate di droga senza che nessuno tenti di contrastarlo. La maggior parte dei cittadini avrebbe voglia di ribellarsi, ma c'è la paura e la sfiducia nelle istituzioni,...perché tutti hanno visto la macchina della finanza che chiudeva gli occhi appena gli avevano riempito la macchina di sigarette...e forse soldi.

I fatti narrati, i luoghi, le persone sono frutto della fertile e folle mente dell'autore

pummarulella 9/12/06