

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro delle Finanze**

(TREMELLONI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 APRILE 1965

Provvedimenti a favore del naviglio della Guardia di finanza

ONOREVOLI SENATORI. — Varie organizzazioni contrabbandiere hanno le loro basi di partenza nei porti del Mediterraneo. Esse operano a danno dell'economia di Stati rivieraschi europei e dell'Asia minore, attratte dalla convenienza altamente remunerativa che il contrabbando di tabacchi esteri e di altri generi comporta.

Per quanto attiene al nostro Stato, il fenomeno presenta caratteristiche diverse a seconda che interessi lo scacchiere tirrenico o quello adriatico. In particolare:

nel Tirreno:

operano le organizzazioni internazionali con base nell'Africa settentrionale. Vengono impiegati mezzi navali di larga autonomia, dotati di apparati radar e di collegamento, capaci all'occorrenza di sviluppare alte velocità con motori a benzina (nell'ordine delle 40 miglia), muniti inoltre di motori ausiliari a nafta che consentono una navigazione economica, anche se lenta, per i normali trasferimenti di andata e ritorno (circa 1.800

miglia). La caratteristica della velocità di tali mezzi nei momenti più difficili (trasbor- di su altri natanti, sbarchi clandestini, inseguimenti, eccetera) costituisce l'elemento di maggiore pericolosità.

È ormai accertato da tempo, e gli ultimi risultati di servizio attuati dalla Guardia di finanza ne hanno dato un'ulteriore conferma, che le organizzazioni contrabbandiere hanno integralmente sostituito i precedenti natanti, costituiti in genere da motovedette o mas dell'ultima guerra, con mezzi modernissimi, costruiti in Inghilterra o in Germania secondo i più attuali ritrovati della tecnica, sia per quanto attiene ai motori ed agli apparati sia per i materiali impiegati nello scafo o in altre parti importanti (più leggeri e nel contempo più resistenti all'urto). Comandanti ed equipaggi delle navi in questione hanno sempre dimostrato di possedere grande perizia marinairesca, molta resistenza ai disagi e capacità di tenere il mare anche in caso di condizioni di tempo avverse;

nell'Adriatico:

operano, invece, organizzazioni italiane con mezzi molto più piccoli in relazione alla possibilità di effettuare operazioni di contrabbando dalle vicinissime coste iugoslave in breve tempo (nel caso in cui vengano usati motoscafi veloci, il raggiungimento delle coste iugoslave ed il rientro verso le coste italiane vengono compiuti nella stessa giornata). I mezzi navali impiegati sono di vario tipo con tendenza — constatata anche negli ultimi tempi — ad impiegare motoscafi di buona velocità (35-40 nodi) facilmente reperibili sul mercato italiano fra i tipi delle navi da diporto. Per i contrabbandieri non sussistono i problemi della lunga autonomia, della notevole capacità di carico (i quantitativi contrabbandati sono generalmente inferiori alle 100 casse da kg. 10) e della elevata tenuta del mare (facile previsione nei brevi percorsi delle condizioni meteo).

In ambedue i casi le predette organizzazioni si avvalgono di elementi contrabbandieri associati, che operano sul territorio nazionale e che dispongono tra l'altro, specie nello scacchiere tirrenico, anche di mezzi di telecomunicazione per il collegamento con posti clandestini di ricetrasmisione installati su unità contrabbandiere nazionali sulle quali sono effettuati i trasbordi della mercanzia di contrabbando.

A queste organizzazioni contrabbandiere nazionali ed internazionali, si oppone l'azione combinata delle forze terrestri, navali ed aeree della Guardia di finanza, distribuite su tutto il territorio nazionale, isole maggiori e minori comprese.

Lo scopo che tali forze perseguono è quello di effettuare il sequestro delle merci di contrabbando in mare o sul litorale, al fine di impedire che le stesse giungano nell'interno del territorio nazionale.

In proposito è opportuno rilevare che il miglior assolvimento del compito si consegue con la cattura delle navi contrabbandiere prima che inizino i trasbordi della merce su altri natanti o lo sbarco sul litorale.

In tal caso si ottiene il massimo successo perchè si cattura tutto il carico e l'unità con-

trabbandiera stessa, apportando così, un considerevole danno alle organizzazioni interessate. Quando invece siano stati compiuti i trasbordi su unità minori, quando cioè si sia frazionato il carico in tanti carichi parziali, le probabilità di cattura diminuiscono a causa del gran numero dei natanti concorrenti nell'operazione.

Così pure, nel caso di frazionamento, la cattura sul litorale della merce presenta gli stessi inconvenienti della cattura di una unità minore, per quanto si riferisce al quantitativo di merce di contrabbando sequestrata, mentre in ogni caso il reperimento della merce sul litorale, a causa delle possibilità di occultamento offerte dallo stesso e del frazionamento operato dopo lo sbarco, presenta indubbe, maggiori difficoltà.

È evidente, inoltre, che questa graduatoria di priorità nelle operazioni anticontrabbando (nave madre — unità minori — litorale) condiziona l'azione combinata delle forze terrestri, aeree e navali del Corpo, talchè anche l'azione stessa si fraziona secondo il seguente ordine di priorità:

1) l'informazione aerea, rivolta alla constatazione della presenza delle unità contrabbandiere e alla conoscenza della loro posizione geografica;

2) l'azione diretta delle unità del Naviglio, seconda nell'ordine di priorità e prima per importanza, rivolta alla cattura in mare della unità madre o, quanto meno, del maggior numero possibile di unità minori;

3) l'azione dei reparti terrestri, infine, ultima nell'ordine di priorità, rivolta al sequestro di carichi parziali di merce di contrabbando, nella fase critica del loro sbarco sul litorale o immediatamente dopo.

Date le caratteristiche peculiari dei mezzi aerei non è certo possibile affidare ad essi il compito del fermo e della cattura delle unità contrabbandiere, per cui agli stessi può essere affidato solo il compito, peraltro importantissimo, dell'esplorazione di larghe fasce marine costiere. Difficoltà di ricerca e di riconoscimento limitano però anche questa azione esplorativa alla sola fase diurna, non essendo i mezzi stessi dotati di ra-

dar. Nella fase diurna, inoltre, l'informazione aerea in alcuni casi non può essere seguita da una tempestiva azione repressiva (tratti di mare vicini alle coste) o non è sufficiente (zone di mare percorse da mercantili o frequentate da numerose imbarcazioni da pesca, eccetera).

Ne consegue che il naviglio non può limitare la sua attività alla sola azione diretta rivolta alla cattura dei natanti contrabbandieri, ma deve intervenire anche nella vigilanza preventiva, diurna e notturna, lungo tutta la fascia costiera.

La Guardia di finanza necessita in sostanza di unità costiere, che, oltre a svolgere normalmente la vigilanza preventiva, fanno anche i servizi di polizia marittima (vigilanza sulla pesca, eccetera) di assistenza e di segnalazione previsti dall'articolo 1 della legge 23 aprile 1959, n. 189, sull'ordinamento del Corpo, e di unità alturiere, capaci di svolgere in condizioni di sicurezza e con la necessaria tempestività l'azione diretta rivolta alla cattura dei natanti contrabbandieri.

Mentre nel primo caso, per evidenti motivi, non occorrono mezzi dotati di elevata capacità e di buona autonomia, nel secondo è assolutamente necessario che i mezzi della Guardia di finanza abbiano le seguenti caratteristiche:

velocità e qualità nautiche: per lo meno uguali a quelle dei mezzi contrabbandieri;

autonomia: il più possibile vicina a quella dei mezzi contrabbandieri (devono essere in condizioni di svolgere fuori delle acque territoriali un inseguimento prolungato e di rientrare successivamente nel porto più vicino);

tenuta di mare: fino a forza cinque.

In relazione alle diverse situazioni degli scacchieri tirrenico e adriatico precedentemente esposte, le caratteristiche dei mezzi alturieri del Corpo impiegati nell'uno e nell'altro settore dovranno essere ovviamente diverse, ma è comunque assolutamente indispensabile che tutti i mezzi siano quanto più possibile adeguati alla pericolosità ed alla potenza delle unità contrabbandiere.

In caso contrario, l'azione degli aerei e del naviglio sarà nella maggior parte dei casi vana e le organizzazioni in argomento potranno più agevolmente sfruttare, specie nelle ore notturne, i 5.500 chilometri della costa italiana. Conseguentemente anche la azione dei reparti litoranei terrestri, peraltro in numero molto limitato, non essendo preceduta efficacemente dall'azione delle altre forze, non porterà normalmente a migliori risultati, e sarà necessario svolgere nel tempo, nell'interno del territorio nazionale un lungo e difficile lavoro di indagini, con notevole dispendio di uomini e di mezzi e con risultati aleatori ed incerti.

Il quadro tratteggiato a grandi linee non rappresenta una situazione ipotetica o, quanto meno, lontana, ma è invece — ed è doloroso constatarlo — la situazione attuale del naviglio della Guardia di finanza.

Di fronte al continuo evolversi dei mezzi contrabbandieri, alle accresciute doti di potenza, autonomia e velocità degli stessi, alla costante aderenza di tali natanti ai più moderni ritrovati della tecnica navale, il Corpo dispone oggi infatti — salvo pochi mezzi costruiti negli ultimi anni — di 25 motovedette da crociera, costruite nel 1934, nel 1938 e durante l'ultimo conflitto, in condizioni tali non solo da non costituire alcuna remora per i potenti mezzi contrabbandieri ma di non offrire neppure sufficienti garanzie di tenuta del mare in condizioni di tempo avverse.

Questi natanti, che hanno assolto in passato compiti di vitale importanza, a causa delle attuali precarie condizioni, dovranno necessariamente essere radiati in breve tempo e la Guardia di finanza vedrà di conseguenza seriamente compromessa l'efficienza dell'intero servizio navale.

Qualora si consideri che, contemporaneamente, dovranno essere radiate anche 6 motovedette costiere costruite nel 1942, anche esse in condizioni precarie e non suscettibili di idonee riparazioni, appare evidente la necessità di addivenire nel settore dell'unità alturiere ad un adeguato rinnovamento, attraverso appositi stanziamenti che consentano di sostituire in un sufficiente periodo di tempo i mezzi da radiare, e che

permettano nel contempo al Corpo di operare con i normali stanziamenti di bilancio, peraltro non certo cospicui (60 milioni nel 1960-61, 170 milioni nel 1961-62, 157 milioni nel 1962-63, 165 milioni nel 1963-64 e 2 milioni e 500.000 nel secondo semestre del 1964 — come da situazione allegata —) il graduale rinnovamento anche dei mezzi costieri, già iniziato nei passati esercizi con buoni risultati.

A tal fine risponde appunto l'allegato disegno di legge rivolto a prevedere lo stanziamento straordinario di 3 miliardi e 670 milioni di lire, ripartito in dieci esercizi, per l'acquisto di natanti iscritti nei quadri del naviglio della Guardia di finanza.

Tale somma non consentirà di sostituire integralmente le 25 motovedette in argomento, in quanto il costo di ogni unità è superiore ai 200 milioni di lire, ma permetterà di acquistare un numero di natanti alturieri (motovedette e motoscafi) in grado di costituire un'efficace protezione alle offese provenienti dalle organizzazioni contrabbandiere negli scacchieri tirrenico ed adriatico.

È appena il caso di ricordare che il naviglio della Guardia di finanza, oltre a svolgere compiti di fondamentale importanza a tutela dei diritti doganali e dei diritti di mo-

nopolio (questi ultimi hanno raggiunto nell'anno 1964 i 586 miliardi), svolge anche compiti di carattere politico-militare lungo la frontiera marittima nonché funzioni di polizia sanitaria (in materia di stupefacenti, medicinali, eccetera) e di polizia marittima (pesca di frodo, controllo natanti, eccetera). A queste funzioni di assoluta importanza e delicatezza, vanno aggiunti inoltre i servizi di segnalazione e l'assistenza svolta a favore dei marittimi di ogni nazionalità e della popolazione delle piccole isole del Mediterraneo.

Non va sottaciuto, infine, il dovere della Amministrazione di porre in atto tutte le provvidenze possibili affinché il personale che opera a tutela degli interessi della comunità possa svolgere il suo difficile compito nelle migliori condizioni di sicurezza e di efficienza.

Trattasi in sostanza di un provvedimento rispondente a fondamentali interessi dell'erario ed a sentite esigenze del personale.

Lo stanziamento previsto dal provvedimento permetterà pertanto di affrontare tutti i problemi connessi a questa duplice necessità con sufficiente completezza, e nel contempo la ripartizione della somma richiesta in dieci esercizi consentirà di distribuire l'onere relativo nel tempo.

SITUAZIONE FONDI PER ACQUISTO NATANTI DEL NAVIGLIO

Esercizio 1960-61

Stanziamiento iniziale per acquisto di natanti iscritti nei quadri del naviglio	L. 160.000.000
Copertura offerta per la legge 3 agosto 1961, n. 833, sul- lo stato giuridico dei vicebrigadieri e finanziari (1) »	100.000.000
Somma utilizzata	L. 60.000.000

Esercizio 1961-62

Stanziamiento iniziale per acquisto di natanti iscritti nei quadri del naviglio. Interamente utilizzato .	L. 170.000.000
--	----------------

Esercizio 1962-63

Stanziamiento iniziale per acquisto di natanti iscritti nei quadri del naviglio	L. 170.000.000
Copertura offerta per (1): la legge 18 ottobre 1962, n. 1499, sull'aumento dei limiti di età per la cessazione dal servizio per- manente	L. 13.000.000
Somma utilizzata	L. 157.000.000

Esercizio 1963-64

Stanziamiento iniziale per acquisto di natanti iscritti nei quadri del naviglio. Interamente utilizzato .	L. 165.000.000
--	----------------

Esercizio 1° luglio-31 dicembre 1964

Stanziamiento iniziale per acquisto di natanti iscritti nei quadri del naviglio. Interamente utilizzato .	L. 2.500.000
--	--------------

(1) E' stata offerta copertura anche su numerosi altri capitoli del bilancio del Corpo.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

È autorizzata la spesa di lire 3 miliardi e 670 milioni per l'acquisto di natanti iscritti nei quadri del naviglio della Guardia di finanza.

Art. 2.

La somma di cui al precedente articolo, ripartita in dieci esercizi finanziari, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze in ragione di lire 367 milioni per ogni esercizio a decorrere dall'esercizio 1965.

Le somme non utilizzate in ciascun esercizio possono essere utilizzate negli esercizi successivi.

Art. 3.

Alla copertura dell'onere di lire 367 milioni afferente all'esercizio finanziario 1965 si provvederà mediante riduzione dell'apposito fondo speciale iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.