

I Marsigliesi

Marsiglia, per la Francia, è sempre stata fonte di gioie e dolori. Porta d'ingresso e d'uscita per traffici e commerci con le colonie in Africa e in Asia ha visto proliferare movimenti sovversivi (non per nulla l'inno della Rivoluzione si chiama "*La Marsigliese*") ed è stata teatro delle gesta di una malavita organizzata legata alla prostituzione, al contrabbando di sigarette, di armi, di droga, di donne e di preziosi, quanto mai varia e colorita. La maggior parte dei malavitosi di Marsiglia non erano di origine francese, ma corsa. Venivano da un'isola che sin dal Medioevo non si considerava territorio francese o genovese né, in seguito, italiano.

C'era una innegabile similitudine con i siciliani con i quali mostravano diversi punti in comune ma anche parecchie differenze. La struttura organizzativa stessa dell'Unione Corsa era basata sui clan familiari che, a loro volta formavano il "*milieu*". All'interno di questi l'equivalente del "*don*" siciliano era chiamato "*un vrai monsieur*", un vero signore e la carica di "*consigliori*" era ricoperta dal "*pacieri*" che era anche un capo clan. Nella realtà, c'erano divisioni, screzi e faide tra i componenti del "*milieu*".

Appollaiato sul lato destro del Vecchio Porto, il Panier è il quartiere che meglio rappresenta la città perché ne racchiude splendori e miserie, conserva ogni traccia della sua storia antica e recente, probabilmente ne prefigura il futuro. All'inizio del Novecento, con l'ingresso degli immigrati italiani e corsi vi nacque la prima mafia marsigliese. Di quegli albori, la storia ricorderà soprattutto Paul "Venture" Carbone e Francesco "Lydro" Spirito, anche perché alla vita di questi due personaggi s'ispirò il film Borsalino con Alain Delon e Jean-Paul Belmondo.

Carbone e Spirito cominciarono con la prostituzione, ma in breve passarono alla politica prestando uomini e strutture da impiegare contro i socialisti del porto di Marsiglia. I loro crumiri e picchiatori furono più volte utilizzati negli anni '30 e passarono al servizio del governo di Vichy e dei nazisti durante la II guerra mondiale. Dal punto di vista politico, i corsi si erano spaccati in due fazioni durante la guerra. Due dei gangster di punta della città, François Spirito e Paul Carbone, si erano alleati con il sindaco Simon Sabiani, collaborazionista. Spirito e Carbone diressero la polizia segreta di Sabiani e si misero a rintracciare e uccidere esponenti della Resistenza, che a sua volta riuscì ad assassinare Carbone nel 1943. Tale destino fu risparmiato a Spirito che se andò a New York dopo la guerra, dove diventò una figura centrale del traffico di eroina.

Per contro, molti corsi erano fortemente antifascisti, in parte perché uno degli scopi dichiarati di Mussolini era quello di anettere la Corsica all'Italia e contribuirono attivamente alla Resistenza francese. Tra i gangster corsi di maggior rilievo vi erano i fratelli Antoine e Barthélemy Guerini. Avevano fatto il loro apprendistato lavorando come sicari per Paul Carbone, ma in seguito passarono alla Resistenza. I Guerini nascosero agenti dei servizi segreti americani e britannici nei loro nightclub e vennero premiati per i loro servizi con armi e altri rifornimenti, che poterono usare, con loro grande profitto, sul mercato nero.

Negli anni Quaranta, il Panier era diventato una cittadella del crimine, al punto tale che durante l'occupazione nazista i vertici del Reich, Hitler e Himmler, ne ordinarono la distruzione. Quelle stradine maleodoranti erano intollerabili per l'ordine e la pulizia teutonici. La retata che precedette lo sgombero degli edifici da abbattere provocò l'arresto di oltre millecinquecento persone (ma di soli tredici criminali), tutte deportate verso i campi di sterminio. Per consentire agli ingegneri del genio tedeschi di far esplodere le case che affacciavano sul porto, furono evacuati quasi ventimila marsigliesi.

Al termine della guerra, l'organizzazione che faceva capo ai Guerini e che aveva prosperato con il mercato nero, cambiò disinvoltamente fronte e divenne uno dei principali strumenti di repressione

anticomunista della Marsiglia di fine anni '40, serrando legami e amicizie con la neonata CIA impegnata dapprima nella Guerra fredda contro i russi e poi nel conflitto vietnamita in Indocina. In questo settore è importante notare che i corsi possedevano due particolari talenti. Erano abilissimi nel contrabbando e nella lavorazione della morfina che veniva trasformata in eroina. Divennero così preziosi alleati sia dei servizi segreti francesi, lo SDECE, che degli americani ma anche e soprattutto un anello importante del traffico internazionale di droga che i siciliani avevano cominciato a dominare sin dai tempi di Lucky Luciano e Santo Trafficante.

Nel 1945, a Marsiglia salì improvvisamente al potere una coalizione di comunisti e socialisti, che dichiarò, come una delle priorità assolute, guerra alle bande dei corsi. Tali sviluppi allarmarono non solo la criminalità, ma anche gli Stati Uniti e Charles De Gaulle. I sindacati, controllati dai comunisti, erano forti e i lavoratori portuali si rifiutavano di caricare rifornimenti militari sulle navi dirette nell'Indocina francese, dove Ho Chi Minh guidava la lotta per l'indipendenza. Inoltre, Marsiglia era uno dei principali punti franchi per i rifornimenti previsti dal Piano Marshall che venivano trasportati in Europa. La CIA mise in atto una strategia il cui scopo era quello di spaccare la fragile coalizione di sinistra. Si rivolse al movimento sindacale americano, organizzato nella federazione AFL-CIO (che dalla fine della guerra fino agli inizi degli anni '50 convogliava un milione di dollari all'anno ai socialisti), imponendo come prezzo la rottura di qualsiasi legame politico con i comunisti.

Due anni più tardi, nel 1947, il partito di De Gaulle aveva riconquistato il potere e Michele Carlini, esponente della destra, diventò il nuovo sindaco di Marsiglia. Impose un regime austero con aumenti delle tariffe degli autobus e si servì dei Guerini per aggredire esponenti comunisti del consiglio comunale. Il 12 novembre 1947, in risposta a questi attacchi, i cittadini scesero in piazza, dove furono accolti da una gragnuola di proiettili esplosi dai Guerini e dai loro uomini; a dozzine rimasero feriti e un uomo venne ucciso. Anche se ci furono numerosi testimoni che identificarono i Guerini, i pubblici ministeri di Carlini si rifiutarono di portare avanti le accuse. In tutta la Francia scoppiò uno sciopero generale, con 3 milioni di lavoratori che abbandonarono i rispettivi posti di lavoro, mentre a Marsiglia il porto piombò nel silenzio più assoluto.

La Cia inviò allora in Francia una squadra con armi e denaro per i Guerini, che furono debitamente consegnati dal funzionario della Cia Edward Wilson (il quale avrebbe acquisito la notorietà molti anni dopo, per il suo lavoro su Muammar Gheddafi). Gli agenti gangster dell'Agenzia intrapresero un deciso programma di azioni esecutive, uccidendo i principali organizzatori sindacali, pagando legioni di crumiri e provocando tumulti nelle zone portuali. Prima dell'inizio di dicembre, lo sciopero era già stato spezzato.

Tre anni dopo, la storia si ripeté. Ancora una volta, uno sciopero fece chiudere l'area portuale di Marsiglia, sciopero diretto specificamente contro le spedizioni di armi e rifornimenti destinati alle forze francesi in Indocina. Ancora una volta la Cia, in collaborazione con i servizi segreti francesi (SDECE), chiamò a raccolta i Guerini per condurre una campagna di terrore contro gli scioperanti. I fondi di Langley si riversarono a profusione a Marsiglia, e nei conti bancari dei Guerini. Ancora una volta lo sciopero venne represso, con molti leader sindacali assassinati, spesso scaraventati giù dalle banchine.

Negli anni Cinquanta, il lembo del Panier distrutto dagli occupanti tedeschi fu ricostruito, e per ironia della sorte offrì un tetto ad altrettanti ebrei. Dopo gli anni Sessanta, il "milieu" comincia a organizzarsi e a lavorare con la Sicilia, il Canada, gli Stati Uniti. E si arricchisce sempre di più. I boss ostentano macchine di grossa cilindrata, abiti firmati, belle donne, comportandosi come le gang della Chicago di Al Capone più che come i loro "colleggi" palermitani o trapanesi. Persino i loro nomi e soprannomi sono roboanti: Jo "toreador" Lomini e Ansan "Aga Khan" Bistoni. O ancora Jean-Claude "Occhi azzurri" Kella, Raymond "il Cinese" Mihière, Antoine "Spillo" Cossu.

Così, con il declinare della potenza di Carbone e Spirito, erano emersi altri capi tra i quali i già citati Guerini e i Francischi loro alleati.

Negli anni 50, i corsi trasferirono le loro raffinerie di morfina dalla Costa Azzurra alla Corsica quando in Italia fu radicalmente diminuita la produzione di questo elemento base per la raffinazione dell'oppio turco in eroina. Ma se l'Occidente da una parte combatteva la droga, dall'altra se ne serviva per sostenere la lotta al comunismo. Negli anni 60, avvenne un particolare evento che cambiò radicalmente la storia della malavita corsa e del traffico dell'eroina come elemento fondamentale nella Guerra fredda. Con le confessioni di Joe Valachi Cosa Nostra ricevette un bruttissimo colpo e attraversò un periodo di guerre intestine per la successione al potere. Nel frattempo il governo turco, favorevole alla politica americana e desideroso di inserirsi negli equilibri occidentali, proprio sotto la spinta degli Stati Uniti consentì a dare un giro di vite alla produzione di oppio in Anatolia. Nel giro di pochi mesi la regione di Aphyon perse d'importanza e le raffinerie di Marsiglia furono costrette a cercare nuove fonti di approvvigionamento.

In Indocina gli americani avevano non solo preso il posto dei bastonati francesi ma si stavano impegnando in una delle più disastrose e "sporche" campagne belliche del secolo scorso. In poco tempo il Triangolo d'Oro tra Birmania, Thailandia e Laos divenne — rimanendovi sino alla metà degli anni 90 — il principale centro di produzione di oppio, morfina ed eroina, lavorata a Saigon, a Vientiane, a Hong Kong prima di giungere a Marsiglia e a Los Angeles per essere smistata. In Indocina chi disponeva di chimici qualificati, trafficanti astuti e inafferrabili e al tempo stesso in buoni rapporti con i kaitong laotiani e cambogiani, così come con i signori della guerra birmani e thailandesi, erano proprio i corsi.

Infatti, dopo il ritiro militare della Francia nel 1954, diverse centinaia di veterani di guerra francese, coloni e gangster, avevano soggiornato in Laos. Alcuni di loro, soprattutto corsi, avviarono una serie di piccole compagnie di charter, che divennero note col colorito nomignolo di "Air Opium". Apparentemente fondata per il trasporto di uomini d'affari e diplomatici, le compagnie aeree ripristinarono gradualmente il collegamento tra il Laos e i mercati del Vietnam del Sud, sparito con la partenza della forza aerea francese nel 1954. In un primo momento, i progressi furono ostacolati da sfavorevoli condizioni politiche nel sud del Vietnam, e le tre neonate compagnie aeree dei pionieri delle nuove rotte godettero di un successo limitato.

Forse il più famoso dei primi piloti francesi che trasportavano oppio fu Gerard Labenski. Il suo aereo faceva base a Phong Savan sulla Piana di Vasi, dove gestiva lo Snow Leopard Inn, un albergo che fungeva anche da magazzino per le spedizioni in uscita di oppio. Altro pioniere fu René "Babal" Enjabal, ex aviatore della forza aerea francese la cui compagnia era popolarmente conosciuta col nome di "Babal Air Force". Ma il più tenace membro di questo trio fantasma fu Roger Zoile, la cui compagnia di charter era alleata con Paul Louis Levet, esponente del sindacato corso con base a Bangkok.

Levet è stato probabilmente il più importante esponente della malavita Marsigliese che riforniva regolarmente i laboratori europei di eroina con morfina base proveniente dal Sud est asiatico, alla fine del 1950. Arrivato a Saigon a cavallo tra il '53 ed il '54 iniziò con il contrabbando di oro e pietre sulla rotta Saigon-Marsiglia. Dopo il traffico d'oro, terminato nel 1955, si dedicò al commercio d'oppio trasferendosi a Bangkok e creando la Pacific Industrial Company.

Secondo una relazione dell'Ufficio Narcotici degli Stati Uniti presentata nel 1962, questa società fu usata come copertura per il contrabbando di ingenti quantitativi di morfina base dalla Thailandia settentrionale ai laboratori di eroina in Europa. Attraverso una rete di quattro gruppi di gangsters corsi con base a Vientiane, Phnom Penh, e Saigon, Levet e Zoile usarono la compagnia aerea per spostare la morfina base dalla regione del Triangolo d'Oro ai porti situati in Thailandia e in Indocina. Esisteva infatti una gran quantità di rotte di navigazione che collegavano il Sud Est

asiatico e l'Europa, pertanto l'organizzazione delle consegne non presentò grossi problemi. Saigon era particolarmente conveniente come punto di partenza, in quanto dotata di un considerevole numero di navi francesi da carico dirette a Marsiglia.

Sebbene tutti gli uomini impiegati nel traffico dalle aree di produzione erano piloti competenti o abili commercianti, il governo sud-vietnamita, che aveva adottato un atteggiamento intollerante verso il traffico di oppio, fu l'unico in un primo tempo, perlomeno, ad aver seriamente ostacolato tali attività. Nel 1955 nel Sud Vietnam, il cattolico Presidente Diem chiuse le più importanti fumerie d'oppio di Saigon e annunciò la sua determinazione a sradicare il traffico di stupefacenti. Venendo a mancare un accesso sicuro a Saigon, i contrabbandieri corsi dovettero elaborare una complessa serie di rotte, trasferimenti e zone di passaggio, che complicarono il loro lavoro e limitarono la quantità di stupefacenti che arrivavano alle navi. Tuttavia, solo tre anni più tardi, il principale consulente del Presidente Diem, Ngo Dinh Nhu, riaprì le fumerie con lo scopo di finanziare la propria polizia segreta e diventò un partner occulto delle compagnie di charter corse.

La Laos Commercial Air, era la compagnia aerea gestita dal membro più potente del sottobosco corso di Saigon, Bonaventura "Rock" Francisci. Di lui si racconta che era, sorprendentemente, alto e di bell'aspetto, sportivo, portava baffi neri sottili ed era dotato di un fascino naturale che aveva facile presa sugli amici. A partire dal 1958 la Laos Commercial Air effettuava voli giornalieri dal quartier generale situato all'aeroporto Wattay presso Vientiane, raccogliendo da trecento a seicento chili di materie prime e secondarie necessarie per la lavorazione dell'oppio.

Un notevole vantaggio portato alla compagnia aerea di Francisci e che le altre compagnie corse non avevano erano gli accordi proprio con il consulente del presidente sud-vietnamita. I suoi avversari dovettero elaborare nuove strategie e mettere in atto innumerevoli precauzioni prima di avventurarsi in Vietnam del Sud, ma, grazie al suo rapporto con Nhu, le aeromobili di Francisci potevano servirsi delle "convenienti" piste di atterraggio situate a nord di Saigon.

In seguito a tale facile accesso ed al restaurato mercato, la produzione di oppio nel nord del Laos, scesa nel corso degli anni 1954-1958, riprese rapidamente. Durante la stagione di raccolta dell'oppio, le compagnie di charter corse effettuavano voli regolari da Phong Savan o Vientiane a isolati capoluoghi di provincia e città sparse nel nord del Laos, luoghi come Sam Neua, Phong Saly, Muong Sing, Nam Tha, Sayaboury, e Ban Houei Sai. Ciascuna di queste città è servita come centro per il commercio di oppio locale gestito da commercianti cinesi residenti.

Ogni primavera questi commercianti cinesi caricavano i loro cavalli o muli con sale, fili, sbarre di ferro, monete d'argento, e merci assortite e correvano a barattarle con le centinaia di agricoltori delle tribù abitanti delle colline e che producevano oppio grezzo. Verso la fine di ogni stagione del raccolto arrivavano le aeromobili corse vicino a queste città, effettuavano l'acquisto di oppio, e tornavano a volare Phong Savan o Vientiane, dove l'oppio veniva immagazzinato finché un acquirente a Saigon, Singapore o in Indonesia non faceva un ordine. Alcune di queste consegne di oppio erano destinate ai consumatori del Sud Est asiatico, ma ovviamente veniva fornita anche morfina base ai produttori corsi di eroina a Marsiglia.

Francisci ingrandì il suo commercio, e nel 1962 possedeva una flotta di tre nuovi bimotore Beechcrafts che effettuavano centinaia di consegne al mese. Con il suo modo elegante era diventato una sorta di celebrità. Rilasciava interviste alla stampa di Vientiane, parlando con orgoglio del suo supporto alle truppe o dei suoi famosi servizi per i diplomatici. Alle richieste di spiegazioni riguardo alle sue imprese con l'oppio rispose: "Io affitto solo aerei, non so per quali missioni vengono usati".

La figura pubblica di Francisci era destinata a mutare, da rispettabile uomo d'affari a persona invischiata in traffici poco puliti, quando uno dei suoi piloti fu arrestato nel 1962 e della Laos Commercial Air e del contrabbando di oppio fu data pubblicità internazionale. La missione

incriminata era pilotata da Renè Enjabal, funzionario della forza aerea francese in pensione che aveva fondato la Babal Air Force. Nel mese di ottobre del 1962 Enjabal e il suo meccanico decollarono dall'aeroporto Wattay, presso Ventiane e volarono a sud di Savannakhet dove raccolsero venti-nove casse stagne, ognuna contenete venti chili di oppio grezzo e avvolta in una cintura di salvataggio. Enjabal volò oltre il sud della Cambogia e abbandonò i seicento chili nei pressi di una piccola barca da pesca in attesa in un punto preciso.

Durante il volo di rientro a Ventiane, Enjabal si addormentò al posto di comando del suo aereo, scivolando oltre la Thailandia, e fu costretto ad atterrare in una base della Thai Air Force da due aerei da combattimento thailandesi T-28. Interrogato, fornì quale spiegazione di aver effettuato un volo militare per ordine del governo laotiano, copertura che i voli charter usavano nelle loro operazioni. Sospettato di essere una spia dovette però confessare la vera natura del viaggio che prevedeva di eseguire una consegna di oppio nel Golfo del Siam. Sollevato da una ben più grave imputazione, i suoi carcerieri gli consentirono di tornare a Ventiane dopo sei settimane di carcere. Mentre Enjabal veniva trattenuto dal governo thailandese, la barca con l'oppio si era nel frattempo spostata, del tutto indisturbata, attraverso il Golfo del Siam facendo giungere il suo carico ai trafficanti in attesa sulla costa orientale della penisola malese. Mentre Enjabal guadagnò quindici miseri dollari l'ora per la sua impresa, Francisci ne percepì almeno venti mila per il suo ruolo in questa avventura nautica.

Nonostante questo sfortunato incidente costò a Francisci la maggior parte delle sue attività legittime, il suo contrabbando di oppio non fu in alcun modo ostacolato. L'avventura di Enjabal fu fatta oggetto di un articolo sulla rivista Life, ma Francisci continuò ad operare con la stessa fiducia che gli era stata riposta. E con buona ragione. Non solo era protetto dal più potente politico del Vietnam del Sud, Ngo Dinh Nhu, ma anche alleato del più potente sindacato di Marsiglia, i Guerini.

Durante il periodo in cui operarono le compagnie aeree corse nel Laos, i fratelli Guerini furono i maestri incontrastati della mala francese, e signori di un impero che si estendeva in tutto il mondo. Tutti i concorrenti subirono misteriosi incidenti e arresti improvvisi, ma Francisci operò con assoluta impunità. L'esistenza di legami politici diede un decisivo vantaggio rispetto agli altri concorrenti, facendolo diventare il primo contrabbandiere di oppio in Indocina. Come del resto facevano i fratelli Guerini a Marsiglia, Francisci ha combattuto la concorrenza utilizzando ogni mezzo, dall'esplosivo al plastico alla polizia sud vietnamita, nell'intento di eliminare sistematicamente tutti i suoi rivali.

La prima vittima di Francisci altri non era che lo stesso Renè Enjabal. Il 19 novembre 1959, la polizia vietnamita fece irruzione su una pista sterrata vicino Ban Me Thuot nella regione degli Altipiani centrali fermando un bimotore Beechcraft appartenente a Renè Enjabal che trasportava 293 chili di oppio laotiano. Dopo l'arresto del pilota e di tre scagnozzi in attesa presso la pista, la polizia vietnamita aveva sequestrato l'aeromobile.

Con la perdita del suo aereo, Enjabal non aveva alternative. Entro alcuni mesi fu costretto a lavorare per l'uomo che con ogni probabilità fu l'artefice della sua rovina: Bonaventura "Rock" Francisci. Il governo vietnamita non prese alcuna azione legale nei confronti di Enjabal e rilasciò il pilota, Desclerts, dopo un periodo relativamente breve di carcere. Desclerts fu restituito alla Francia dove continuò a lavorare con i sindacati corsi nel traghettare ingenti quantitativi di eroina verso gli Stati Uniti.

Dopo il crollo della compagnia aerea di Enjabal, il più importante concorrente di Francisci per il lucrativo mercato sud-vietnamita era costituito da Gerard Labenski, uno dei primi pionieri dell'Air Opium, da molti considerato come il miglior pilota di charter in Laos. Francisci, risentito della sua concorrenza, cercò di eliminare Labenski facendo scoppiare il suo Cessna 195 con del plastico sulla pista di Phong Savan. In seguito, usò i suoi contatti con il governo sud-vietnamita per avere ragione

del suo rivale, ottenendo l'arresto dei sette uomini dell'intero sindacato di Labenski. Il 25 agosto 1960, poco dopo essere atterrato vicino alla città di Xuan Loc, quarantacinque miglia a nord di Saigon, con 220 chili di oppio grezzo, la polizia vietnamita bloccò Labenski arrestandolo e sequestrando il suo aereo. Labenski e il suo capo venditore a Saigon, Francois Mittard, furono condannati a cinque anni di carcere, mentre gli altri componenti del sindacato a tre anni a testa.

Dopo aver languito in un carcere vietnamita per più di due anni, Labenski e Mittard erano talmente amareggiati del tradimento che decisero di rompere la regola del silenzio raccontando tutto ciò che sapevano sul sindacato di Francisci agli investigatori americani della DEA, sostenendo che l'arresto era stato progettato da Francisci per porre fine alla loro attività. Ma questi era troppo ben protetto per essere compromesso da semplici informatori, e la Laos Commercial Air continuò la sua attività fino al 1965, quando gli sconvolgimenti politici nel Laos costrinsero tutte le compagnie aeree corse ad interrompere le proprie attività. Per quanto riguarda Mittard e Labenski, furono rilasciati dal carcere nel 1964 e quasi immediatamente lasciarono Saigon per il Laos.

Mentre Enjabal e Labenski avevano concentrato il loro traffico sui mercati indocinesi, Paul Louis Levet, il cui sindacato aveva base a Bangkok, era in concorrenza diretta con Francisci per il mercato europeo. Levet, nonostante fosse considerato il "più scaltro di tutti i contrabbandieri d'oppio del Laos", fu comunque costretto a cessare l'attività per l'intervento delle forze di polizia.

Il 18 luglio 1963, Levet ricevette un telegramma da Saigon in cui si leggeva: "Tutto OK. Incontro col tuo amico a Saigon il 19. Sono nella camera 33 del Continental Hotel. [firmato] Poncho".

Il messaggio era un segnale in codice. Levet e il suo assistente, Michel Libert, confezionarono diciotto chili di oppio birmano e li misero in una valigia marrone posta nel bagagliaio della Citroen sedan blu di Levet, e si diressero all'aeroporto Don Muang di Bangkok. Non appena si accinsero ad effettuare il trasferimento della droga al corriere, munito di un regolare biglietto per un volo commerciale a Saigon, la polizia thailandese intervenne. Libert fu condannato a cinque anni di prigione, Levet rilasciato per la "mancanza di prove" scomparve senza lasciare traccia.

Libert, dopo aver scontato la sua pena, tornò nel Laos, dove riprese ad avere un ruolo attivo nella mala corsa in Indocina.

Francisci fu l'unico corso che si ritiene sia stato alleato con Ngo Dinh Nhu, tutte le compagnie di voli charter dovevano invece raggiungere un accordo con il governo laotiano. Tutti gli aeroporti in Laos erano classificati come terminal militari ed il permesso di decollo ed atterraggio richiedevano un ordine da parte della Royal Army laotiana. I voli responsabili del trasporto di oppio erano solitamente classificati come voli militari e, come tali, approvati dall'alto comando militare del Laos. Un corrispondente del Time nel novembre del 1962 ha esaminato i registri della Laos Commercial Air, osservando che una percentuale elevata erano indicati come voli militari.

Nonostante le lotte intestine, le varie compagnie aeree corse dimostrarono di essere degli affidabili fornitori di oppio, e il commercio di oppio tra Laos e Saigon fiorì. Garantito un affidabile accesso ai mercati internazionali, la produzione di oppio nel Laos è salita costantemente durante il periodo di dieci anni in cui l'economia dell'oppio era controllata dai corsi; in Laos nel 1953 il raccolto annuale era stato stimato a 50 tonnellate di oppio grezzo, ma nel 1968 era salito a 100-150 tonnellate.

Inoltre, questi sindacati, in particolare quello di Francisci e di Levet, facevano regolari spedizioni di morfina base provenienti dal Sud est asiatico verso i laboratori di eroina in Italia, Germania, e Marsiglia. Sebbene la morfina del Sud est asiatico continuasse a rappresentare una parte relativamente piccola della percentuale di produzione di eroina europea tra la fine degli anni '50 e l'inizio dei '60, le spedizioni costituirono il primo collegamento di ciò che doveva essere una vero e proprio gasdotto tra i campi di papavero del Triangolo d'Oro e i laboratori di eroina di Marsiglia e che acquistò maggior importanza quando la Turchia abolì la produzione di oppio verso la fine degli anni '60.

Anche se furono costretti a cessare l'attività nel 1965 quando il generale laotiano Ouane Rattikone decise di monopolizzare il commercio di oppio, i sindacati sono serviti in seguito come collegamento tra i laboratori di eroina laotiane e i distributori americani allorchè, nei primi anni '70, i laboratori del triangolo d'oro iniziarono a produrre l'eroina numero 4.

Secondo il capo dell'anti-narcotici americana dell'epoca, all'inizio degli anni Settanta il clan dei marsigliesi produceva l'ottanta per cento della droga consumata negli Stati Uniti. L'ultimo boss degno di questo nome, Francis Vanverberghe, detto il "Marlon Brando del Panier" o "le Belge", fu freddato da nove pallottole (*valda*, nel gergo marsigliese) nel 2000. Grande protagonista di quella French Connection che appunto purificava eroina prima di esportarla negli Usa, "le Belge" è stato ucciso a Parigi, a pochi metri dal Fouquet's.

Dopo di lui, che nelle prigioni francesi trascorse diciotto dei suoi cinquantaquattro anni, più nulla. «Nulla che ricordi ciò che accadeva fino al 1990, quando le guerre tra clan provocavano tre omicidi al giorno», spiega lo scrittore Omar Charif, autore di *Quai du Belge (L'écailler du Sud)*, documentatissima biografia di Vanverberghe nella quale l'autore ripercorre l'epopea della mala di Marsiglia. «Oggi ci sono soltanto scippi, furti d'auto e d'appartamento, un po' di sfruttamento della prostituzione».