

DIARIO DI BORDO

Storie, dati e meccanismi
delle proiezioni criminali
nei porti italiani

LIBERA
ASSOCIAZIONI, NOMI E NUMERI
CONTRO LE MAFIE

DIARIO DI BORDO

Storie, dati e meccanismi
delle proiezioni criminali
nei porti italiani

Diario di Bordo.

Storie, dati e meccanismi delle proiezioni criminali nei porti italiani

di Marco Antonelli, Francesca Rispoli e Peppe Ruggiero.

Con il contributo di Michele Albanese.

Si ringrazia Viviana Marrocco per la collaborazione.

Nel rapporto sono riportate vicende che compaiono nelle inchieste giudiziarie, nei documenti istituzionali, nei rapporti delle forze di polizia e nelle cronache di stampa. Per i fatti citati, salvo le condanne in via definitiva, vale la presunzione di innocenza e i diritti garantiti dalla Costituzione.

ISBN 9788894611441

Roma 7 dicembre 2023

**Edizioni
Libera Associazioni, nomi e numeri contro le mafie**

Libera Associazioni, nomi e numeri contro le mafie

© 2023

Sede legale e operativa: Via Stamira 5/7 00162 Roma

Codice Fiscale 97116440583 Partita Iva 06523941000

Tel. 06 69770301

Foto pag. 8, 9, 23, 34, 37, 52, 53, 66

© ANSA

Foto pag. 6, 7, 16, 18, 36, 40

© Freepik.com

Progetto grafico e impaginazione

Francesco Iandolo

Stampa

Multiprint - Roma

Indice

Premessa	5
1 Una lunga storia: i fenomeni criminali nei porti secondo i documenti istituzionali	11
2 Illegalità in porto: una fotografia del 2022	23
3 La criminalità organizzata in ambito portuale nel corso del tempo	37
4 La criminalità in porto: attori, dinamiche e modalità	49
5 Gioia Tauro, la 'ndrangheta gioca in casa di Michele Albanese	62
Appendice metodologica	64
Fonti e riferimenti	67

PREMESSA

Nel 1976, per la prima volta, in un documento finale della Commissione Parlamentare Antimafia (CPA) **si rintracciano i primi richiami alla centralità dei porti per l'operato di Cosa nostra**. Nella relazione conclusiva della VI legislatura, infatti, la Commissione denuncia diverse situazioni critiche, come, ad esempio, la “gestione mafiosa del porto di Mazara del Vallo” (CPA1976a, p. 1099) o l'utilizzo del porto di Trapani per trafficare illegalmente prodotti vinicoli. Da quel lontano 1976, soprattutto a partire dagli inizi degli anni 2000, i segnali spia degli “affari” illegali nei porti italiani iniziano a essere una presenza quasi costante in diversi atti e documenti istituzionali. E da Nord a Sud sono tanti i porti italiani menzionati dagli organi istituzionali. **Gli scali marittimi rappresentano per i gruppi criminali un'opportunità per incrementare i propri profitti e per rafforzare collusioni**. I porti, infatti, possono essere considerati come un punto di arrivo, transito, scambio e intersezione, in cui persone e merci si muovono e vengono movimentate, generando ricchezza: da un lato i business creati dai traffici, dall'altro gli investimenti necessari per mantenere le infrastrutture operative, entrambi possibili campi di espansione degli interessi criminali. I porti hanno una natura duplice, dove si trovano a interagire attori privati e pubblici, inter-

nazionali e locali, in uno spazio nevralgico nelle intersezioni del commercio globale,

La Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo (DNAA) e la Direzione Investigativa Antimafia (DIA) da tempo segnalano la proiezione negli scali italiani ed europei di gruppi criminali che svolgono attività sia nell'economia legale, sia nei mercati illeciti, in particolare nel traffico di stupefacenti. In questa partita giocano un ruolo rilevante le mafie: **'ndrangheta, camorra e cosa nostra, sono solo alcune delle organizzazioni criminali che operano nei porti italiani**. Questi, però, non sono gli unici attori coinvolti, dato che, come hanno mostrato numerose inchieste, spesso è necessario il contributo di più soggetti, in molti casi appartenenti all'area dell'economia legale: lavoratori del porto, dipendenti pubblici, imprenditori e professionisti dell'economia marittima. Il successo dei mafiosi è spesso dovuto alla capacità di individuare i giusti canali e le giuste connessioni che consentono loro di evitare i numerosi vincoli del sistema economico e politico presenti a protezione della realtà portuale. Spesso questo avviene attraverso mezzi formalmente leciti, seguendo le leggi dell'economia portuale, che sono leggi di mercato. Sono quindi frequenti gli episodi di corruzione, che si articolano in reti di illegalità diffusa già presenti nel contesto portuale.

La centralità nelle rotte commerciali, così come la permeabilità del tessuto socio-economico, hanno reso alcuni scali più attrattivi di altri. Infatti, **negli ultimi anni l'interesse mafioso sembra essersi proiettato anche su scali diversi dal passato, come quello di Vado Ligure.**

Una tendenza che sembra mettere in luce un processo di diversificazione da parte dei gruppi criminali, che mirano ad individuare il porto più adatto per la buona riuscita dell'impresa illecita. Questa attrattività si lega sicuramente ad alcune caratteristiche del funzionamento stesso dello scalo: il tipo e l'ampiezza dell'economia portuale, il contesto politico-istituzionale, così come la permeabilità delle reti di collusione lì presenti. **Non è soltanto la geografia** – e la collocazione geografica – **del porto a fare la differenza, ma la possibilità per gli attori criminali di sfruttare le opportunità specifiche del contesto.**

Basta scorrere i dati provenienti dalla rassegna stampa, dalle relazioni della Commissione Parlamentare Antimafia, della DIA, della DNAA, dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, per avere piena consapevolezza della diffusione degli interessi criminali all'interno dei porti del Paese. **Dati che sono stati sistematizzati ed elaborati in questo Rapporto:**

■ Nel corso del 2022 all'interno dei porti italiani si sono registrati **140 casi** di criminalità, circa **un episodio ogni 3 giorni**, che sono avvenuti in 29 porti, di cui 23 di rilievo nazionale, che corrispondono al 40%. La fotografia emerge attraverso l'analisi dei comunicati dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, e dalla rassegna stampa di Assoporti, dai quali sono stati estratti tutti i riferimenti relativi a manifestazioni criminali.



140
casi di criminalità

1 ogni 3 giorni

in 29 porti
23 di rilievo nazionale (40%)

■ **Dei 140 casi, l'85,7%** (120) riguarda attività illegali di **importazione di merce** o prodotti, il **7,9%** (11) riguardano attività illegali di esportazione di merce o di prodotti, il **2,9%** (4) riguarda sequestri di merce in transito, mentre il restante è relativo ad altri fenomeni illeciti non classificabili.

Analizzando le attività portate avanti dagli attori criminali, possiamo notare che **solo una minima parte (4) riguardano la proiezione nell'economia legale del porto, mentre in 136 casi si tratta di attività illecite.**

In questo ultimo caso il dato che spicca maggiormente riguarda il traffico di merce contraffatta, pari al 49,3% dei casi mappati, seguito dal traffico di stupefacenti con

87,5% (120)
importazione
illegale di merce

7,9% (11)
esportazione

il 23,2% e il contrabbando con l'11,6%. In misura marginale seguono episodi relativi a illeciti valutari (5,8%), al traffico illecito di rifiuti (2,9%), all'illecito finanziario e al traffico di animali (entrambi al 2,2%), alla ricettazione (1,4%), al traffico di armi e al riciclaggio (entrambi al 0,7%).

■ Dal 2006 al 2022 più di un porto italiano su sette è stato oggetto degli interessi della criminalità organizzata. Analizzando le relazioni della Direzione Nazionale Antimafia e della Direzione Investigativa Antimafia, pubblicate tra il 2006 e il 2022. **Sono almeno 54 i porti italiani che sono stati oggetto di proiezioni criminali, con la partecipazione di almeno 66 clan**, che hanno operato in attività di business illegali e legali. Un fenomeno che ha investito tutto il Paese, da Nord a Sud.

54
porti italiani
oggetto di
proiezioni
criminali

■ Nell'attività di rassegna, è stato inoltre possibile evidenziare quali sono state le organizzazioni criminali che nel corso del tempo hanno manifestato una qualche forma di interesse nell'area portuale, sia per compiere attività illecite, sia per infiltrarsi nell'economia legale. Tra di esse, **spiccano le tradizionali mafie italiane: 'ndrangheta, camorra e cosa nostra. Compagno, però, anche altre organizzazioni criminali di origine italiana: banda della Magliana, Sacra Corona Unita e gruppi criminali baresi.** Si trovano, inoltre, le proiezioni di diversi grup-

pi di cui viene indicata esclusivamente la provenienza geografica (o perché dove svolgono le principali attività, o per l'origine territoriale dei membri) come asiatici, dell'Est Europa, del Nord Africa, o oppure precisando la nazione di provenienza, Albania, Cina, Messico e Nigeria.

■ Menzionati con una certa ricorrenza, i gruppi di 'ndrangheta operano in diversi mercati illeciti: traffico di rifiuti, traffico di armi, contrabbando sigarette e TLE, traffico di prodotti contraffatti, estorsioni e usura, e soprattutto traffico di stupefacenti. Le proiezioni della 'ndrangheta sembrano manifestarsi sia nei piccoli porti calabresi (Amantea, Badolato, Cetraro, Corigliano Calabro, Isola di Capo Rizzuto, Tropea, Crotona), sia nell'importante hub di Gioia Tauro. Le attività illecite, però, superano i confini regionali e coinvolgono altri porti del Sud Italia (Napoli e Salerno), del Centro Italia (come Livorno) e del Nord-Est (Venezia e Trieste). Particolarmente **significativo sembra il caso della Liguria dove proiezioni della 'ndrangheta sembrano coinvolgere tutti i principali porti: Genova, La Spezia, Vado Ligure e Savona.**

'ndrangheta camorra cosa nostra
organizzazioni criminali che nel corso del tempo hanno mostrato interesse nell'area portuale

■ Tra le modalità di recupero dello stupefacente quella che negli ultimi anni ha caratterizzato in modo considerevole il sistema portuale italiano è la **tecnica del rip-on/**



rip-off. È quella **modalità in cui un'imbarcazione commerciale legale è sfruttata per il trasporto di stupefacente** (solitamente cocaina) dal paese di origine o dal porto di transhipment fino al porto di destinazione, senza che necessariamente l'armatore e la compagnia marittima ne siano a conoscenza. Si tratta di una modalità che presuppone la disponibilità da parte di un gruppo di persone all'interno del porto, le quali, in virtù del proprio ruolo, delle proprie competenze e delle proprie abilità, sono in grado di recuperare dai contenitori la droga che, solitamente, è occultata o insieme alla merce o in appositi borsoni posti a ridosso della porta. Dall'analisi emerge come la pratica abbia accomunato diversi porti italiani sia nel Nord che nel Sud, dando inizio anche a processi di professionalizzazione

in ciascun porto: si sono ciclicamente create delle vere e proprie squadre di recupero nei principali porti di destinazione della cocaina, quali Genova, Gioia Tauro, Livorno, Vado Ligure. Reti di illegalità, più o meno formalizzate, rinsaldate dalla comune partecipazione a reiterati scambi corruttivi.

Il report ha come obiettivo generale quello di realizzare una fotografia delle modalità e degli andamenti con cui i fenomeni cri-

rip-on/rip-off
modalità di recupero dello stupefacente che ha caratterizzato in modo considerevole il sistema portuale italiano

minali si manifestano in ambito portuale, con una particolare attenzione al caso italiano e al ruolo delle organizzazioni mafiose. Nel dettaglio, l'intento è di fornire uno strumento di lettura a istituzioni e cittadini per comprendere i principali mutamenti che coinvolgono un settore e uno spazio particolarmente strategici per il Paese, mettendo **in evidenza sia i traffici illeciti che si articolano nei porti, sia le occasioni di infiltrazione nell'economia portuale.** La prospettiva di analisi utilizzata prova a mettere in luce le dinamiche di interazione tra fenomeni illegali e attori dell'economia legale, per mettere in evidenza non solo l'azione dei gruppi criminali, ma soprattutto le condizioni di contesto che permettono ai gruppi di operare.

Le proiezioni criminali all'interno dei porti non sono un fenomeno nuovo, **ma si tratta di un tema che solo recentemente ha iniziato ad essere affrontato in modo più approfondito** su diversi piani (UNODC 2023). Ad esempio, un recente report di Europol, dal titolo "Criminal Networks in EU Ports: Risks and challenges for Law Enforcement" (Europol 2023), ha analizzato come alcune organizzazioni siano in grado di portare a compimento traffici illegali attraverso l'appropriazione indebita dei codici di riferimento dei container, guardando i casi di Anversa, Amburgo e Rotterdam. Altre ricerche hanno esplorato i fenomeni di criminalità organizzata e corruzione nei porti di Genova, Melbourne, Montreal, New York e New Jersey, e Liverpool (Sergi 2020), mentre altre hanno focalizzato maggiormente l'attenzione sulla centralità dei porti dell'area balcanica per diversi traffici illegali che attraversano l'Europa (Scaturro et al. 2022). In Italia, come vedremo, alcune istituzioni se ne sono occupate, ma, nonostante la centralità del sistema portuale per l'economia del Paese e la rilevanza della criminalità organizzata italiana nello scacchiere internazionale, manca un'analisi più ampia del fenomeno¹. **Nel dibattito pubblico, infatti, le riflessioni sul tema emergono solitamente in concomitanza con i grandi arresti** condotti dalle forze dell'ordine o in occasione dei maxi-sequestri di stupefacenti o altri materiali illegali. La narrazione, però, risulta essere spesso allarmista, mentre sembra essere necessaria un'analisi pun-

tuale che metta in mostra non solo l'azione dei gruppi criminali, ma anche le criticità degli stessi porti.

In conclusione, gli scali sembrano essere uno snodo strategico e di fondamentale importanza per i gruppi criminali, che possono sfruttare l'infrastruttura e i collegamenti per svariati scopi. Un tema su cui, però, **il dibattito politico sembra ancora troppo timido**. In questo senso, il rafforzamento del coordinamento tra autorità giudiziaria, forze dell'ordine, autorità pubbliche presenti nel porto e imprese private che li operano sembra essere una delle principali esigenze su cui intervenire, non solo in ottica repressiva, ma, soprattutto, preventiva. **Una maggiore consapevolezza da parte degli attori che operano in ambito portuale** – pubblici e privati – dei rischi criminali e corruttivi che caratterizzano la vita degli scali, **sembra essere la preconditione per la promozione di contesti meno predisposti a scambi illeciti**, nonché per la predisposizione di politiche di sviluppo coerenti con queste finalità.

¹ Tra le ricerche che hanno affrontato il caso italiano, si veda: Sergi (2021a), Sergi (2021b), Antonelli (2022), Antonelli (2021), Antonelli (2020a), Antonelli (2020b).

1

UNA LUNGA STORIA: I FENOMENI CRIMINALI NEI PORTI SECONDO I DOCUMENTI ISTITUZIONALI

1.1. Dal 1976 ad oggi: la prospettiva della Commissione Parlamentare Antimafia

Nel 1976, per la prima volta, **in un documento finale della Commissione Parlamentare Antimafia si rintracciano i primi richiami alla centralità dei porti per l'operato di Cosa nostra**. Nella relazione conclusiva della VI legislatura, infatti, la Commissione denuncia diverse situazioni critiche, come, ad esempio, la "gestione mafiosa del porto di Mazara del Vallo" (CPA1976a, p. 1099) da parte dell'associazione liberi armatori e il contrabbando di sigarette in diverse zone delle coste sicule o l'utilizzo del porto di Trapani per trafficare illegalmente prodotti vinicoli.

Nell'ambito di quel lavoro, la Commissione raccoglie materiali provenienti da una pluralità di soggetti – forze dell'ordine, associazioni di categoria, studiosi – che affrontano il contrabbando di sigarette e tabacchi, e il traffico di stupefacenti, sottolineando la centralità dei porti siciliani per l'importazione e l'esportazione dei prodotti illeciti (CPA, 1976b, 1976c).

A distanza di più di quarant'anni, e non senza periodi di disattenzione, la Commissione ha riconosciuto di recente "l'elevata porosità dei sorgitori italiani, molto esposti alle attività illecite delle organizzazioni criminali e parallelamente a possibili minacce di natura terroristica" (CPA 2022b, p. 4), arrivando a sostenere che **"qualsiasi attività commerciale, area portuale, terminal portuale, rade di ancoraggio, specchi acquei ricadenti nel mare territoriale presentano degli aspetti sensibili, risultando potenzialmente esposti al rischio di infiltrazioni mafiose o di attacchi terroristici"** (ivi).

Negli anni che trascorrono tra queste due relazioni, la Commissione affronta il tema in più occasioni, talvolta segnalando potenziali rischi del settore, talvolta svolgendo attività di inchiesta su singoli casi. Ripercorrere questa evoluzione per tappe consente di apprezzare come l'attenzione istituzionale sia mutata nel tempo e come alcuni porti presentino da anni diverse criticità.

Con l'avvento della Commissione della XI legislatura, istituita **dopo gli attentati di Capaci e Via D'Amelio, si è notato un progressivo riconoscimento degli interessi delle organizzazioni criminali in porti al di fuori della Sicilia.** Un esempio è rappresentato dalla Puglia, dove l'analisi delle attività illegali dei gruppi locali ha riconosciuto i porti come punti di ingresso e luoghi di coordinamento per attività illecite, principalmente a causa della loro posizione geografica (CPA, 1993). Un'ipotesi simile è stata esposta anche in un altro rapporto riguardante la presenza delle organizzazioni criminali in aree non tradizionali, in particolare nella regione della Liguria. In questo contesto, i commissari affermano che i collegamenti marittimi forniti da tre porti (La Spezia, Savona e Genova) hanno contribuito a rendere il territorio regionale un luogo di scelta per le attività criminali organizzate, come il traffico illegale di droga e armi (CPA, 1994). Questa tesi è stata ulteriormente rafforzata anche in relazione all'alta Toscana, in cui si menziona che la provincia di Massa Carrara è coinvolta in un considerevole traffico di sostanze stupefacenti, facilitato dalla presenza del porto di Marina di Carrara (CPA, 1994). Nel medesimo rapporto, si fa riferimento anche ai traffici illeciti marittimi che coinvolgono la Sardegna, oltre agli interessi delle organizzazioni criminali in due porti del Nord-Est: Venezia e Marghera.

Negli Anni 2000, durante la XIII legislatura, la Commissione parlamentare antimafia ha redatto diversi report che contengono vari riferimenti sul coinvolgimento della criminalità organizzata all'interno dei porti. Questa legislatura è stata particolarmente attiva per la Commissione, che ha condotto diverse indagini sia su territori specifici, sia



su determinati traffici illegali. Due relazioni sono state molto rilevanti: una riguardante lo stato della lotta contro la criminalità organizzata in Campania (CPA, 2000a) e un'altra sul medesimo argomento in Calabria (CPA, 2000b). Quest'ultima contiene numerosi riferimenti al porto di Gioia Tauro, coinvolto in quel periodo in alcuni procedi-

attività di movimentazione dei container, nel rifornimento di carburante, nei servizi di pulizia e nell'approvvigionamento di acqua al molo attraverso la creazione di società specifiche operanti all'interno dell'economia legale.

Nella relazione conclusiva della XIII legislatura, si fa nuovamente riferimento al porto di Gioia Tauro, concentrandosi non soltanto sulle capacità operative della 'ndrangheta all'interno dell'economia legale, ma soprattutto sulle sottovalutazioni delle istituzioni pubbliche. I commissari evidenziano come la Prefettura di Reggio Calabria abbia definito la presenza di imprese vicine alla 'ndrangheta nelle attività portuali come una semplice "smagliatura" (CPA, 2001a, p. 59) e come non sia stata osservata alcuna azione significativa di prevenzione negli organismi territoriali della prefettura di Reggio Calabria. Di conseguenza, c'è stata una "totale assenza di coordinamento e pianificazione del controllo amministrativo che, anziché costituire un ostacolo alle imprese di mafia, le agevola con silenzi, connivenze, negligenza" (CPA, 2001a, p. 62).

Durante la XIII legislatura, le relazioni approvate hanno affrontato il problema del **contrabbando di tabacco**. Questa analisi ha evidenziato una situazione notevolmente più intricata rispetto a quanto osservato alcuni decenni prima, sottolineando il coinvolgimento dell'Italia sia come luogo di transito, sia di destinazione. **In particolare, sono stati indicati i porti di Ancona, Bari e Brindisi,** dove il trasporto del tabacco sarebbe avvenuto su traghetti provenienti da Patrasso, Corfù, Igoumenitsa e Spalato (CPA, 2001b). A questi, nella relazione del 2003, si aggiunge il porto di Genova, dove nel business sarebbero attivi soggetti legati alla camorra (CPA 2003). Nello stes-

menti penali. Gli sforzi della Commissione evidenziano la doppia natura del porto: da un lato, come luogo in cui le 'ndrine della 'ndrangheta commerciano merci illecite e, dall'altro, come spazio in cui queste organizzazioni si infiltrano nell'economia legale. A titolo esemplificativo, **la Commissione si concentra sugli interessi della mafia nelle**

so documento si segnala anche il porto di Brindisi come polo di attrazione criminale, mentre altri scali vengono definiti porta di ingresso per gli stupefacenti (Trieste, Ravenna, Napoli, Venezia). Il lavoro di approfondimento della Commissione è stato coadiuvato dall'audizione dei rappresentanti di alcune Autorità Portuali, che hanno consentito di delineare un quadro generale sulla situazione criminale all'interno degli scali. Tra gli elementi illeciti ricorrenti si menzionano: l'infiltrazione nei subappalti gestiti dai concessionari, la selezione della manodopera portuale, la presenza all'interno delle aree portuali di persone con precedenti penali. **La Commissione individua come misure necessarie un maggior coordinamento dei controlli, del lavoro di intelligence e del monitoraggio.** Elementi di criticità e potenziali soluzioni che, come vedremo, permangono tutt'ora.

“Qualsiasi attività commerciale, area portuale, terminal portuale, rade di ancoraggio, specchi acquei ricadenti nel mare territoriale presentano degli aspetti sensibili, risultando potenzialmente esposti al rischio di infiltrazioni mafiose o di attacchi terroristici”.

Commissione Antimafia 2022

Simile lavoro di ricerca si ritrova anche nella relazione conclusiva della XIV legislatura, in cui la Commissione sembra tenere maggiormente in considerazione gli interessi della criminalità organizzata all'inter-

no dei porti (CPA 2006). La Commissione disegna una vera e propria mappatura di proiezioni criminali che, in tempi e con modalità diverse, hanno investito molti scali italiani in tutta la penisola. Tali proiezioni si evidenziano nei porti di Tropea, di Badolato e di Cetraro, ma anche a Monfalcone, Ancona, Napoli e Genova. Eventi criminali non strettamente legati ai traffici illegali hanno investito lo scalo di Brindisi, dove sono stati evidenziati “una serie di rapporti di corruzione e di concussioni verso le imprese, che vedevano i loro protagonisti all'interno dell'Amministrazione Comunale e dell'Autorità portuale” (CPA 2006, p. 624). **Il Porto di Gioia Tauro è preso come possibile esempio in negativo**, “in quanto il modello di infiltrazione mafiosa del porto di Gioia Tauro potrebbe essere usato anche in altre sedi per intercettare i flussi dei grandi investimenti nazionali ed internazionali” (CPA 2006, p. 219). Durante la XV legislatura la Commissione prosegue l'analisi sul porto di Gioia Tauro, anche grazie ad un focus particolare sulla ‘ndrangheta, alle cui attività viene riservata una relazione specifica (CPA 2008). Il punto di vista adottato dalla **Commissione sembrerebbe riconoscere alla ‘ndrangheta un ruolo dominante in tutti gli aspetti economici, politici e criminali ruotanti attorno allo scalo**, a cui viene dedicato parte di un capitolo. Si descrive la “subalternità alla ‘ndrangheta” dei concessionari del porto, il “sostanziale dissolvimento di qualunque legittima concorrenza” e il condizionamento mafioso de “l'intera gamma delle attività interne e dell'indotto”. Si evince un allarmismo che pare guardare al porto come un ambiente in cui la ‘ndrangheta opera trasversalmente detenendo un controllo capillare e pervasivo.

Nella relazione conclusiva della XVI legislatura **ulteriori elementi sembrano emergere soprattutto in relazione al caso ligure**, dove oltre ai porti di Genova, Vado Ligure e La Spezia per il traffico di stupefacenti, i condizionamenti della criminalità organizzata si manifestano anche nell'economia legale, **in particolare nella costruzione del nuovo porto di Ventimiglia** (CPA 2013).

“Il porto di Salerno, in cui si afferma che è “tradizionalmente punto di approdo di traffici di sostanze stupefacenti e di merci contraffatte, che spesso fanno capo ad organizzazioni criminali anche non operanti nella provincia”.

Commissione Antimafia 2022

Più di recente, nella relazione finale del febbraio 2018 della XVII legislatura, presieduta dall'Onorevole Rosi Bindi, la Commissione lancia un allarme in riferimento al porto di Gioia Tauro, dove “le cosche egemoni nella Piana controllano le attività di gestione dei servizi interni del porto, dove esse possono contare anche sulle complicità e il supporto di tecnici e lavoratori per le operazioni di transhipment della droga dai container a terra” (CPA 2018, p. 53). L'attività repressiva sembra, in quel momento, insufficiente: “si fa ancora fatica, per ammissione degli stessi investigatori, a intercettare la circolazione di denaro che serve a muovere le partite di droga. Se non interveniamo e non blocchiamo i meccani-

smi finanziari che consentono ai trafficanti di muovere le partite sul piano planetario di droga, non andremo mai al cuore del problema. Bisogna individuare e colpire i meccanismi finanziari che stanno a monte dei traffici di stupefacenti” (CPA 2018, p. 53).

Nell'ultima relazione della Commissione Parlamentare Antimafia (XVIII legislatura) presieduta da Nicola Morra, approvata nel settembre 2022, sono due le segnalazioni degne di attenzione. La prima riguarda la continuità del ruolo di crocevia di interessi criminali del porto di Gioia Tauro, mentre la seconda analizza in modo più dettagliato il porto di Salerno, in cui si afferma che è “tradizionalmente punto di approdo di traffici di sostanze stupefacenti e di merci contraffatte, che spesso fanno capo ad organizzazioni criminali anche non operanti nella provincia” (CPA 2022, p. 240). La Commissione riconosce la rilevanza del porto non solo a livello nazionale, ma soprattutto come struttura servente per il sistema industriale e commerciale del Centro-Sud: “Gli investimenti pubblici degli ultimi anni rendono l'infrastruttura portuale particolarmente appetibile da parte delle organizzazioni mafiose per i potenziali vantaggi derivanti dall'attività di controllo criminale e per tale ragione la prefettura di Salerno, unitamente alle forze di polizia, presta costante attenzione al porto di Salerno proprio al fine di scongiurare qualsiasi forma di infiltrazione mafiosa” (Ivi).

Sempre nella XVIII legislatura, la Commissione Parlamentare Antimafia ha avviato un'inchiesta e istituito un Comitato sulla sicurezza portuale e i presidi di legalità contro l'infiltrazione della criminalità organizzata. Sono tre gli scali oggetto d'indagine: Trieste, Gioia Tauro e Genova. Attraverso audizioni e missioni sul posto, è



emersa una situazione non sempre positiva. A Trieste, ad esempio, vi sono stati protocolli di legalità firmati, ma per alcuni anni inattuati; tentativi di riciclaggio di denaro da parte di organizzazioni mafiose attraverso l'acquisizione di società operanti nella compra-vendita di petrolio, ma fermati grazie all'intervento della Prefettura e dell'autorità giudiziaria; **grande attesa per i fondi PNNR, ma accompagnata dalla consapevolezza che si tratta di investimenti oggetto di attenzione da parte di consorzi criminali.** A Gioia Tauro, invece, dalle audizioni emerge che “la recinzione portuale che delimita i confini è stata in alcuni casi violata da ignoti mediante il taglio dei perni di sostegno di alcuni pannelli in aree meno coperte da impianti di video sorveglianza” (CPA 2022b, p. 28), così come il coinvolgimento di diversi dipendenti dell'impresa terminalista in operazioni antimafia. Alcuni

di questi sono stati condannati e conseguentemente licenziati per giusta causa, altri detenuti in attesa di giudizio, altri agli arresti domiciliari, ma con la possibilità di lavorare. Infine, secondo la Commissione, il porto di Genova è “esposto alle dinamiche dei principali macrofenomeni criminali autoctoni e di altre organizzazioni criminali transnazionali, tra cui principalmente il traffico di sostanze stupefacenti, di merce di contrabbando o contraffatta, anche nel settore alimentare e farmaceutico, e dal traffico illecito di rifiuti specialmente di natura pericolosa” (CPA 2022b, p. 35). Sebbene vengano descritte le numerose misure messe in atto per arginare questi fenomeni, il quadro descritto presenta diverse lacune, ad esempio rispetto ai protocolli di legalità che dovrebbero proteggere da interessi criminali i 200 miliardi e 600 milioni di euro previsti dal piano straordi-

nario di interventi dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Infatti, nella relazione si legge che: “Il protocollo di legalità è un atto contenente una serie di requisiti e prescrizioni riferite ai concorrenti, che lo devono sottoscrivere, pena l'esclusione dalla gara. Il problema è che il soggetto partecipante alla gara solitamente si presenta con le carte in regola ma, successivamente, nell'assegnazione dei sub appalti, possono comparire elementi fortemente a rischio sotto il profilo delle norme in materia di antimafia e anticorruzione” (CPA 2022b, p. 51).

Al termine della relazione, la Commissione indica tre misure per garantire un effettivo contrasto alla criminalità organizzata: **protocolli di legalità specifici, misure interdittive per le imprese** che hanno accesso alle aree portuali **e coordinamento in ambito europeo e internazionale, con rafforzamento del personale delle autorità pubbliche e degli strumenti repressivi e preventivi a disposizione.** Misure sicuramente necessarie che, però, per essere davvero efficaci, necessitano di una forte volontà politica finalizzata alla loro effettiva attuazione. Il rischio che restino impegni su carta è troppo elevato.

1.2 Traffico di stupefacenti e organizzazioni criminali: la prospettiva istituzionale

Dal 2006 ad oggi, nelle relazioni della CPA, della DNAA e della DIA, non c'è anno in cui non si faccia riferimento agli interessi criminali nei porti, in alcuni casi con focus su operazioni di sequestro e di arresto effettuate dalle forze dell'ordine.

Nelle più recenti relazioni della DIA i riferimenti alle proiezioni criminali nei porti

italiani non mancano. Si tratta, nella maggior parte dei casi, di **importanti operazioni condotte dalle forze dell'ordine che hanno disarticolato diverse organizzazioni in alcuni dei principali porti commerciali.** Come ricorda la Direzione Centrale dei Servizi Antidroga (DCSA), spesso si tratta di episodi di traffico di stupefacente, in particolare cocaina, che in Italia “giunge prevalentemente – via mare – nei porti e nelle aree costiere” (DCSA 2023, p. 111). Così il Direttore centrale della DCSA scrive nell'introduzione alla relazione annuale per argomentare la scelta di un focus specifico sulle modalità dei traffici illeciti in ambito portuale: “la capacità di controllo degli scali, un'affinata analisi di rischio per l'individuazione dei container contaminati, il monitoraggio delle piattaforme informatizzate per la movimentazione dei contenitori all'interno degli hub, si apprestano a diventare, nel prossimo futuro, la “linea rossa” lungo cui correrà, negli scali nazionali e ancor più nei grandi porti europei, l'azione repressiva del narcotraffico” (DCSA 2023, p. 11).

Poco tempo prima, nella relazione semestrale della DIA del 2019, un'attenzione speciale viene dedicata **al Porto di Genova:** “Nel business degli stupefacenti - specialmente cocaina ed eroina- e del trasporto via mare di altri carichi illeciti, sono attive più organizzazioni criminali transnazionali, che hanno individuato il porto di Genova come un attracco privilegiato per la sua posizione di centralità nel Mediterraneo” (DIA 2019a, p. 332). Tale attenzione è confermata anche da un altro passaggio presente nella relazione del secondo semestre, in cui si afferma che la Liguria è “ideale punto d'approdo e area di transito dello stupefacente verso le piazze del nord ovest del Paese ed europee, è da tempo

considerata “sorvegliata speciale” ed il porto di Genova è ritenuto tra i più infiltrati dalla ‘ndrangheta” (DIA 2019b, p. 40). Dalle inchieste emerge il coinvolgimento di diversi affiliati alle cosche reggine degli Avignone di Taurianova (RC), gli Alvaro di Sinopoli (RC) e dei Bellocco di Rosarno (RC).

Nella relazione semestrale del 2020 della DIA entra anche il Porto di Napoli, così richiamato: “Nell’area del Porto di Napoli, da sempre ritenuta un punto nevralgico per il controllo dei traffici di sostanze stupefacenti e di merci contraffatte, ma anche per il settore delle estorsioni in danno degli esercenti commerciali e degli imprenditori presenti all’interno e all’esterno del porto, permane l’operatività del clan Montescuro nonostante sia stato recentemente coinvolto in un’indagine che ha interessato i suoi vertici e affiliati nonché esponenti apicali di altri gruppi cittadini” (DIA 2020a, p. 183).

Anche il centro Italia, come si è visto, non è al riparo da questi fenomeni. L’allora Procuratore Generale di Firenze, Marcello Viola, in occasione dell’inaugurazione dell’Anno giudiziario 2021 nella relazione introduttiva lancia **allarme sulla Toscana**; “il Porto di Livorno sembra essere divenuto una alternativa privilegiata, di sempre crescente importanza, rispetto ad altri porti quali Gioia Tauro e Genova, a fini di importazione dal Sudamerica di stupefacenti, soprattutto cocaina [...] Le attività di indagine svolte in relazione a procedimenti penali in materia di narcotraffico internazionale, di cui numerosi in corso di svolgimento, hanno confermato il quadro sostanziale già delineatosi nel corso degli anni precedenti, evidenziando che la Toscana, sia per la particolare posizione geografica che per le infrastrutture presenti **(in particolare il porto di Livorno, che è uno dei primi porti**

italiani per merci movimentate), è spesso utilizzata come porta di accesso per l’importazione di ingenti quantitativi di sostanza stupefacente da parte di gruppi criminali organizzati e costituisce un mercato assai appetibile per le organizzazioni...” (Procura Generale di Firenze, p. 15).

Provando a ricostruire una mappa di questi interessi da Nord a Sud attraverso le recenti relazioni della DIA (I e II semestre 2022), si trova menzionato il porto di La Spezia, dove nel gennaio 2022 è stato effettuato un sequestro di cocaina nascosta in un contenitore proveniente da Porto Caucedo (Repubblica di Santo Domingo) e destinato a Valencia (Spagna).

Sempre per la Liguria, **compare in due occasioni il porto di Vado Ligure.** Nel primo caso è al centro di un’operazione condotta nel febbraio 2022 dalla Polizia di Stato di Bologna, Savona, Pisa, Vicenza, Lucca, Arezzo, in collaborazione con l’Agenzia delle Dogane e Monopoli, che ha portato al fermo di due dominicani e un italiano. Il gruppo, attivo tra l’Emilia-Romagna, la Toscana e il Veneto, grazie alla complicità di un imprenditore italiano importava cocaina dalla Repubblica di Santo Domingo in Italia, proprio attraverso lo scalo savonese. Nella relazione si legge che “secondo la ricostruzione degli investigatori **lo stupefacente giungeva a bordo di navi cargo che trasportavano containers contenenti “pellame bovino grezzo”** destinato ad una società attiva in provincia di Pisa che si occupava di commercio di pellame importato sempre mediante lo scalo marittimo savonese” (DIA 2022a p. 263). Il porto di Vado Ligure torna al centro dell’attenzione nel novembre 2022 quando la Guardia di Finanza di Savona ha tratto in arresto un gruppo criminale composto da tre italia-

ni e un albanese, che importava cocaina occultandola all’interno di container frigo. Dall’inchiesta emerge che “il recupero dello stupefacente veniva effettuato da due italiani che lavoravano all’interno dell’area portuale, per tali condotte già processati e condannati” (DIA 2022a, p. 292).

Dal mar Ligure al mar Tirreno, anche il porto di Livorno compare nell’analisi della DIA come “centro” per l’ingresso in Toscana, e più in generale in Italia, della cocaina proveniente da oltreoceano” (DIA 2022b, p. 271). Un ruolo confermato anche nel luglio 2022 quando sono stati sequestrati oltre 200 kg di cocaina occultati anche in questo caso in un container frigo partito dall’Ecuador.

Qualche centinaio di chilometri più a Sud, **anche il porto di Civitavecchia ha rappresentato una porta di accesso per gli**

stupefacenti nel 2022. Infatti, a seguito di controlli effettuati dalla Guardia di Finanza e dall’Agenzia delle Dogane, sono stati rinvenuti oltre 400 kg di cocaina nascosti in un carico di frutta proveniente dal Sud America. Un quantitativo tra i più rilevanti mai sequestrati nello scalo laziale. Sempre su quella costa, la DIA segnala anche un’operazione condotta da Carabinieri e Guardia di Finanza che ha portato al sequestro di circa 275 kg di cocaina nel porto di Salerno.

Non è solo la costa di ponente ad essere menzionata nelle relazioni. Infatti, **anche nell’area adriatica vi sono scali su cui viene posta l’attenzione:** “molteplici, ad esempio, i sequestri operati, nel semestre in riferimento, nel porto di Brindisi: merce contraffatta dalla Grecia, talvolta con coinvolgimento di criminalità organizzata di origine cinese” (DIA 2022b, p. 285).



Uno scalo su tutti, però, sembra aver trovato maggiore spazio nelle analisi degli attori istituzionali: il porto di Gioia Tauro.

La DCSA afferma che “riveste un ruolo di assoluta centralità [...] nel quale si concentra l’80,35% dei sequestri di cocaina effettuati alla frontiera marittima, con un’incidenza del 61,73% sul totale nazionale” (DCSA 2023, p. 6). **Nel 2022, sono stati sequestrati a Gioia Tauro 16.110,38 kg e nell’ultimo biennio sono oltre 30 tonnellate.** Nella classifica, segue il porto di Civitavecchia che segna il suo record con oltre 1 tonnellata sequestrata, cancellando il risultato migliore che era stato registrato nel 2019, con 94 kg intercettati. Al terzo posto, invece, il porto di Trieste, dove nell’anno sono stati sequestrati 730 kg di cocaina.

La centralità dei porti si riscontra anche per l’ingresso di altri tipi di sostanze, ad esempio hashish: **“La frontiera marittima, con 839,77 kg, si conferma lo scenario operativo ove sono state intercettate le maggiori quantità complessive di hashish [...]”.** I paesi di provenienza, riscontrati sono la Spagna (533,82 kg) e il Marocco (274,45 kg)”. (DCSA 2023, p 226). Anche in questo caso sono i porti dell’area occidentale quelli in cui sono stati effettuati maggiori sequestri: Civitavecchia 522 kg, Genova 274 kg, Reggio Calabria 31 kg, Porto Torres 11 kg. Discorso analogo vale per l’eroina che arriva attraverso la frontiera marittima. Dal solo porto di Ancona è transitato il 90% di quello intercettato durante l’anno (23,64 kg), mentre quote residuali sono state ritrovate nei porti di Porto Torres, Cagliari, Alghero e Bari.

1.3 Uno sguardo sull’Europa e sul Mondo

Proprio la DCSA nella relazione del 2023 ha riservato un approfondimento sull’analisi dei traffici internazionali di cocaina via mare. Secondo quanto ricostruito, “nel 2020, in particolare, sono stati realizzati **520 sequestri di cocaina, segnalati da 12 Stati Membri dell’UE (Belgio, Bulgaria, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Italia, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Spagna) e da 3 Paesi al di fuori dell’UE (Russia, Ucraina, Regno Unito)”** (DCSA 2023b, p. 113).

La relazione prosegue sostenendo che: “L’entità della cocaina sequestrata ammonta a **282 tonnellate**, rinvenuta in **75 porti diversi**, distribuiti come segue:

- 301 sequestri (171 tonnellate) in 35 porti dell’UE;
- 11 sequestri (2 tonnellate) in 6 porti in Paesi extra UE;
- 206 sequestri (108 tonnellate) in 32 porti dell’America Latina;
- 1 sequestro (0,5 tonnellate) in un porto dell’Africa;
- 1 sequestro (0,5 tonnellate) in un porto del Nord America.

In sostanza, nel 2020, 108 tonnellate di cocaina, dirette in Europa, sono state sequestrate in porti di partenza situati in America Latina e circa 171 tonnellate (circa l’80% della cocaina intercettata in Europa, pari a 213 tonnellate) sono state sequestrate nei principali porti container dell’Unione Europea” (Ivi).



Più in generale, nella relazione della DCSA sono molti i paesi che vengono menzionati perché coinvolti in qualche modo con traffici illeciti, o perché paesi produttori, o perché paesi di transito della merce, o perché paesi di destinazione. Anche una semplice elencazione dei porti segnalati all'interno della relazione rende manifesta la diffusione delle rotte illegali, nonché la **sovrapposizione con le rotte del commercio legale**. Secondo una rappresentazione – non esaustiva – **si possono rintracciare 88 porti in 35 paesi:**

- **Albania:** Durazzo
- **Argentina** Buenos Aires, Rosario-Zarate
- **Belgio** Anversa
- **Brasile** Santos, Rio
- **Canada** Halifax, Saint John, Vancouver
- **Cile** Arica e Iquique
- **Colombia** Cartagena, Santa Marta, Turbo e Buenaventura, Tumaco, Puerto Bolivar, e Barranquilla, Uraba
- **Costa d'Avorio** Abidjan, San Pedro
- **Costa Rica** Caldera, Moin
- **Croazia** Tolero
- **Ecuador** Guayaquil, Contecon, Puerto Bolivar, Puerto Esmeraldas, Posorja
- **Francia** Le Harve, Dunkerque, Marsiglia
- **Germania** Amburgo, Bremerhaven
- **Grecia** Salonicco
- **India** Mundra del Gujarat
- **Iran** Bandar Abbas, Shahid Rajaei, Chabahar
- **Kenya** Mombasa

- **Marocco** Tangeri, Casablanca
- **Messico** Veracruz, Ensenada, Manzanillo, Altamira Mazatlan, Lazaro Cardenas, Matamoros, Tampico
- **Montenegro** Bar
- **Mozambico** Pemba, Nacala, Beira, Maputo
- **Olanda** Rotterdam
- **Panama** Colon, Porto Obaldia, Manzanillo Internacional Terminal (MIT), Panama Port Company (PCC), Balboa e Cristobal, Porto PSA, e Porto Almirante (Bocas del Toro)
- **Paraguay** Hidrovia di Asuncion “La Villeta”
- **Peru** Lima e Piura
- **Portogallo:** Leixoes, Lisbon, Setubal, Sines
- **Regno Unito** Felixstowe, Limon Portbury
- **Repubblica di Santo Domingo** Caucedo
- **Romania** Costanza
- **Senegal** Dakar
- **Sud Africa** Durban, Cape Tow, porto interno di City Deep, a Johannesburg
- **Spagna** Valencia, Algeiras, Barcellona, Las Palmas
- **Tanzania** Dar es Salaam
- **Turchia** Istanbul Ambarli Istanbul Pendik, Mersin, Kocaeli ed Antalya
- **Uruguay** Montevideo

Fonte: elaborazione Libera su dati DCSA 2023

2

ILLEGALITÀ IN PORTO: UNA FOTOGRAFIA DEL 2022

2.1 Numeri e geografia dei casi

Nel corso del 2022 si sono registrati **140 casi di criminalità all'interno dei porti italiani**, circa **un episodio ogni 3 giorni** con il coinvolgimento di 29 porti, di cui 23 di rilievo nazionale², che corrispondono al 40% (Grafico 1).

La fotografia – che rappresenta un dato al ribasso rispetto al fenomeno - emerge attraverso l'analisi dei comunicati dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, e dalla rassegna stampa di Assoporti, dai quali sono stati estratti tutti i riferimenti relativi a manifestazioni criminali.

Dei 140 casi, l'85,7% (120) riguarda attività illegali di importazione di merce o prodotti, il 7,9% (11) riguardano attività illegali di esportazione di merce o di prodotti, il 2,9% (4) riguarda sequestri di merce in transito, mentre il restante è relativo ad altri fenomeni illeciti non classificabili (Grafico 2).



² I porti dell'elenco non considerati di rilievo nazionale dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono: Capri, Formia, Golfo Aranci, Pozzallo, Riposto, Tremestieri.

ELENCO DEI PORTI E NUMERO DI EVENTI AVVENUTI IN CIASCUNO DI ESSI

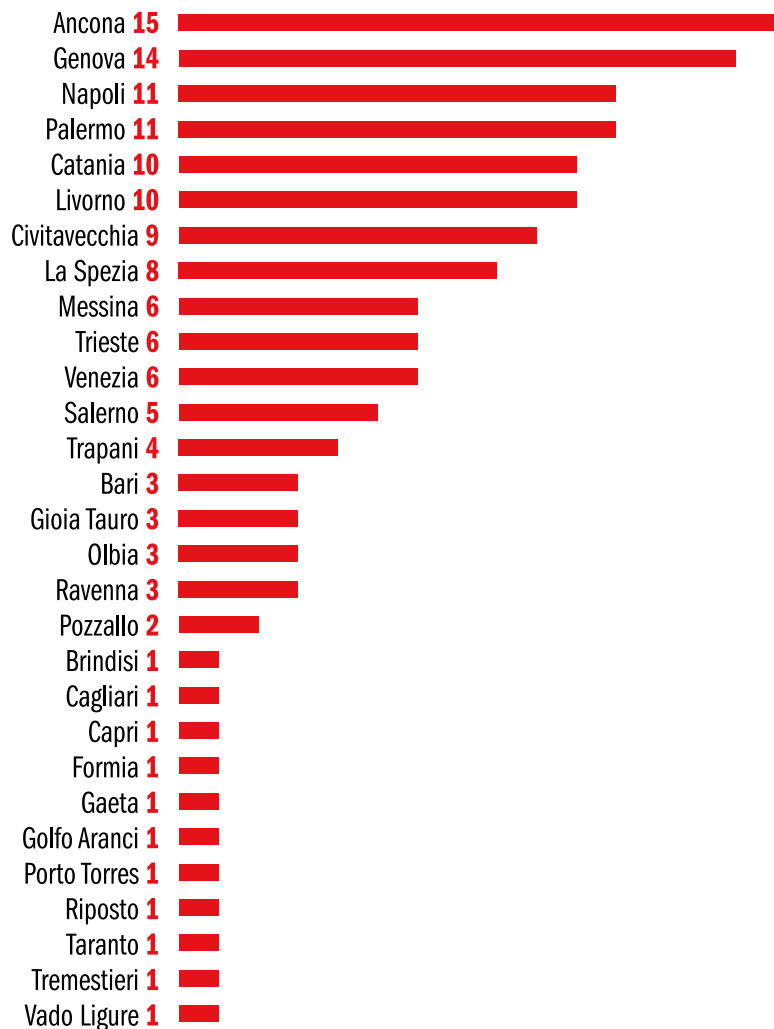


GRAFICO 1 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

EPISODI CRIMINALI AVVENUTI NEI PORTI

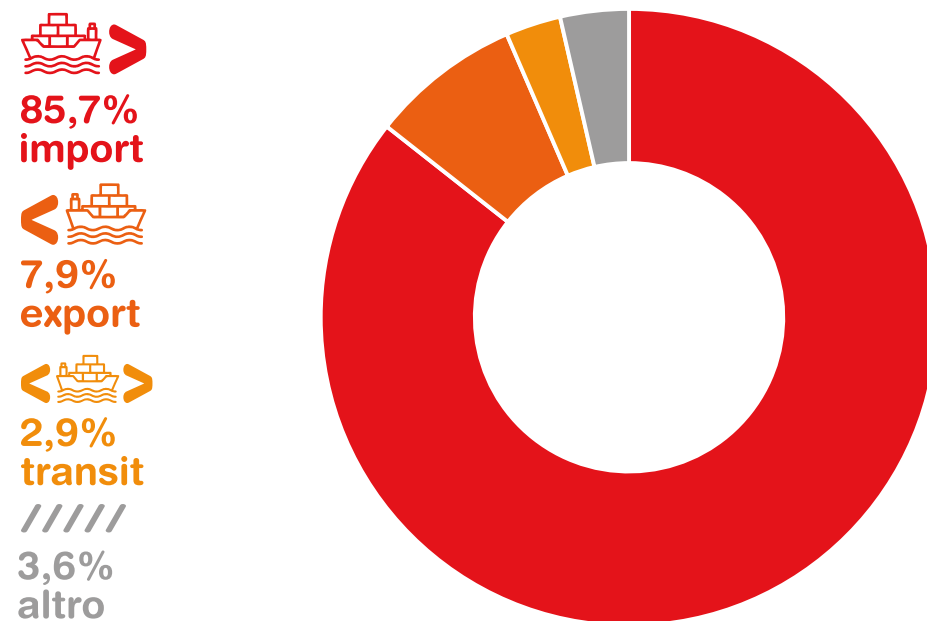


GRAFICO 2 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

Analizzando le attività portate avanti dagli attori criminali, possiamo notare che solo una minima parte (4) riguardano la proiezione nell'economia legale del porto, mentre in **136 casi** si tratta di **attività illecite**.

Per quanto riguarda il primo aspetto, l'infiltrazione criminale è avvenuta prevalentemente nel settore delle costruzioni e di ingegneria civile. I tre casi riguardano i porti di Riposto (CT), Formia (LT) e Gaeta (LT), e si riferiscono a frodi in forniture per il rifacimento del porto turistico o al danno erariale provocato dalla mancata realizzazione di importanti opere. È rilevante sottolineare che nelle vicende sono sempre coinvolti attori pubblici - funzionari, dirigenti o amministratori - che scambiano risorse con imprenditori e professionisti privati,

essenziali per questo tipo di business. L'ultimo caso, invece, riguarda un episodio di abusivismo presso il porto di Ancona, che ha portato al sequestro di una parte delle banchine e delle barche lì ormeggiate.

Se si guarda ai mercati illeciti, invece, la panoramica è molto più articolata e complessa (Grafico 3). **Il dato che spicca maggiormente riguarda il traffico di merce contraffatta, pari al 49,3% dei casi mappati, seguito dal traffico di stupefacenti con il 23,2% e il contrabbando con l'11,6%**. In misura marginale seguono episodi relativi a illeciti valutari (5,8%), al traffico illecito di rifiuti (2,9%), all'illecito finanziario e al traffico di animali (entrambi al 2,2%), alla ricettazione (1,4%), al traffico di armi e al riciclaggio (entrambi al 0,7%).

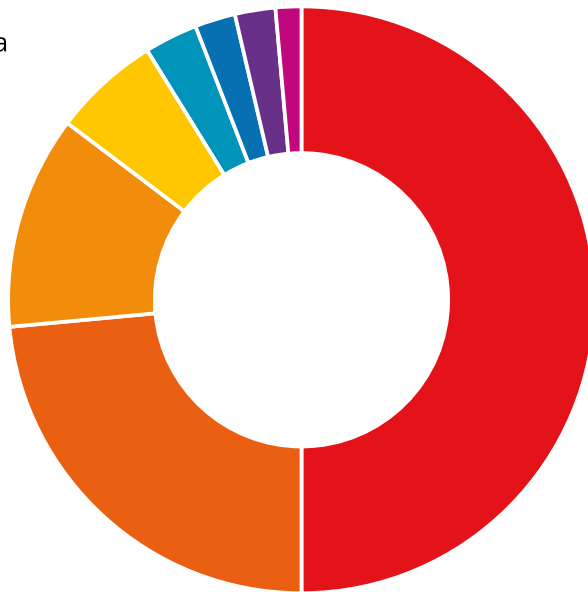
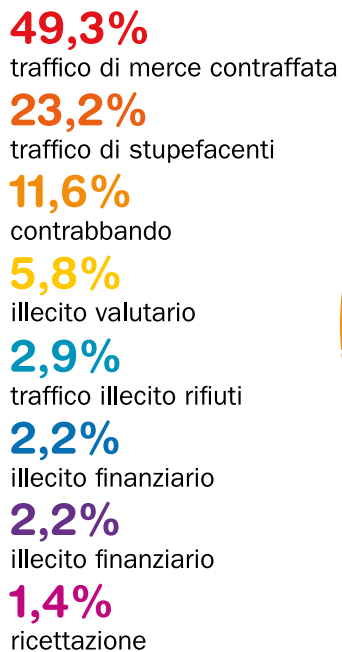


GRAFICO 3 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

Secondo i dati raccolti, nella maggior parte dei casi gli inquirenti sono stati in grado di individuare gli episodi criminali grazie all'attività di controllo doganale condotta (in 120 occasioni, pari all'85,7%). Solo in pochi casi, stando a quanto riportato nei comunicati stampa, gli episodi sono frutto di inchieste di carattere nazionale (11) o internazionale (7).

2.2. Uno sguardo ai mercati illeciti

C'è droga per tutti - Nel caso del **traffico di stupefacenti**, si può notare come le merci illegalmente trafficate siano diverse e **riguardano tutti gli affacci costieri italiani: isole, Mar Ligure e Tirreno, Mar Adriatico**.

Dal dataset, le sostanze movimentate risultano essere tre: **cocaina, marijuana e hashish**. Come si evince dal Grafico 4, in questo contesto la cocaina sembra essere il tipo di stupefacente che ricorre maggiormente negli episodi criminali in ambito portuale, seguita dall'hashish, mentre in altri limitati casi il trasporto riguarda più di una sostanza per volta.

Trattandosi di mercati illegali diversi, è utile provare ad analizzare più nel dettaglio ciascun traffico.

Vi è un solo caso che riguarda un tentativo di esportazione di stupefacente, ed è quello relativo a 17 kg di marijuana caricati nel porto di Pozzallo nascosti su un mezzo di trasporto imbarcato su un traghetto e diretto a Malta.

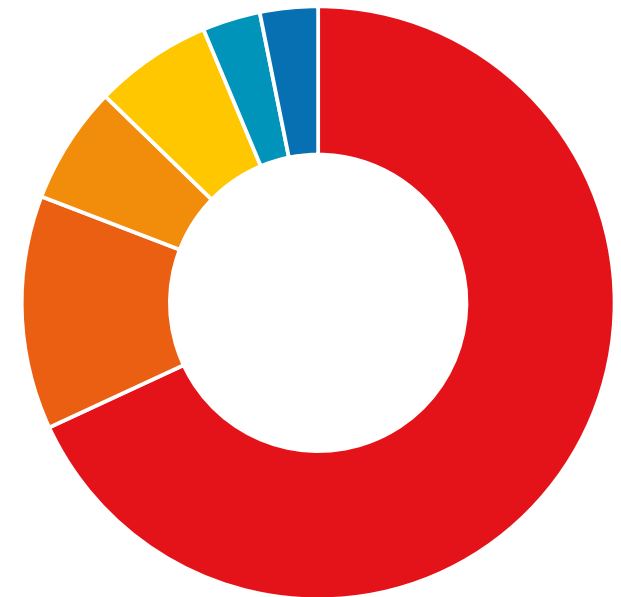
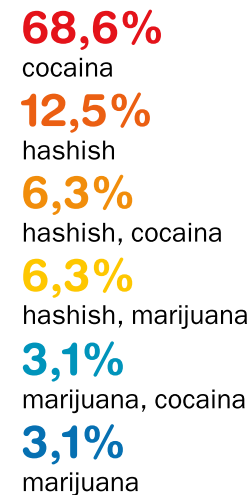


GRAFICO 4 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

La marijuana è stata inoltre sequestrata in due occasioni nell'ambito di operazioni che hanno portato anche al rinvenimento di hashish. Il primo caso riguarda un'importazione dal porto di Barcellona a quello di Civitavecchia: 120 kg di stupefacente occultati in un mezzo di trasporto caricato su un traghetto. Il secondo caso, invece, ha investito il porto di Catania e ha riguardato l'importazione di 21 kg di merce. Infine, in un'occasione una partita di 11 kg di marijuana è stata sequestrata (insieme ad altri 9 kg di cocaina) a Tremestieri, all'interno di un mezzo carico di frutta e verdura proveniente da Reggio Calabria.

Secondo i dati raccolti, **le importazioni di hashish sono avvenute tramite traghetti, o occultando lo stupefacente negli spazi disponibili sui mezzi di trasporto oppure nei bagagli dei passeggeri.** Un carico, in arrivo a Palermo da Livorno, consisteva in 70 kg nascosti in un'intercapedine di un trattore, posti all'interno di 3 borse e suddivisi in 14 pacchi. Un altro carico, in arrivo al porto di Messina dal vicino porto di Reggio Calabria, era nascosto nel bagaglio di un uomo che stava viaggiando su un bus proveniente dal centro Italia (50 panetti da 100 grammi l'uno di hashish). Altri due carichi, invece, hanno riguardato il collegamento Barcellona-Civitavecchia: nel primo caso è stato fermato un autotrasportatore con 4 borsoni contenenti 551 panetti di hashish (54 kg totali); nel secondo caso, invece, il carico di 467 kg, era occultato nei porta-bancali di un camion, suddiviso in panetti ricoperti di materiale intriso di benzina, così da rendere più difficili i controlli.

Due eventi hanno invece riguardato il sequestro di hashish e cocaina: il primo nel porto di Capri, nei bagagli di un passeggero imbarcato su un traghetto da Napoli; il se-

condo nel porto di Gioia Tauro, nell'ambito di un'inchiesta internazionale che ha svelato una complessa organizzazione criminale - 24 le persone indagate - impegnata in traffici tra il Sud America e l'Italia del nord.

I numerosi **casi di traffico di cocaina** consentono un'analisi più articolata del fenomeno. Innanzitutto, è necessario collocare i **22 eventi**, che hanno riguardato **ben 12 porti: Livorno e Messina** in tre casi, **Civitavecchia, Gioia Tauro, Olbia, Salerno, Napoli e Trieste** in due casi, oltre a **La Spezia, Genova, Catania e Vado Ligure.**

Il primo dato di sicuro interesse riguarda il tipo di imbarcazione utilizzata per la movimentazione della merce illecita.

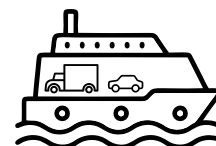
In tre casi i trafficanti hanno utilizzato i traghetti, tutti per importare cocaina da Reggio Calabria a Messina. I carichi sono stati rispettivamente di 1,5 kg, 7 kg e 4,7 kg. In questo ultimo caso, la droga era nascosta in un doppiofondo sotto i sedili della vettura dell'autotrasportatore accusato del traffico.

In altre tre occasioni, invece, l'imbarcazione utilizzata è stata il RORO, nave-traghetto specializzata per il trasporto di veicoli gommati. Anche questa modalità di trasporto sembra essere stata utilizzata solo per una tratta, quella che collega Livorno con la Sardegna, in particolare con Olbia. In due casi sono stati rinvenuti 9 kg e 12 kg nascosti all'interno di un camion, nella tratta Livorno - Olbia; in un altro caso, 20 kg erano occultati in un camion frigo contenente farina e alimenti vari, diretto da Livorno a Olbia, ma intercettato nello scalo labronico.

Gran parte degli episodi mappati (ben 16), invece, si riferiscono a traffici di cocaina



TRAGHETTO



RORO



PORTACONTAINER



GRAFICO 5 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

che utilizzano come mezzo di trasporto navi portacontainer (Grafico 5). Di questi, 13 riguardano casi di import, mentre 3 riguardano casi di sequestro di cocaina in transito (da La Spezia verso la Spagna, da Gioia Tauro verso la Grecia e da Civitavecchia verso Salerno). L'origine dei ritrovamenti è varia: in 7 casi da controlli doganali, in 5 da inchieste nazionali e in 4 da inchieste internazionali.

Tra i casi di traffici tramite navi portacontainer, però, notiamo profonde differenze se si guarda al luogo di occultamento utilizzato. Prendendo in considerazione solo i carichi che avevano come destinazione finale l'Italia (13 eventi) notiamo: in 6 casi la cocaina era nascosta insieme alla merce trasportata, in due casi era inserita in doppi-fondi appositamente ricavati, in un caso

era occultata nella struttura stessa della nave, mentre per quattro casi non vi sono informazioni a riguardo.

Il caso di occultamento all'interno della struttura della nave è emblematico e riguarda il porto di Napoli. Lì, in una nave in manutenzione, è stato recuperato un carico di 88 kg di cocaina nascosta all'interno di una "presa a mare", cioè quella parte dell'imbarcazione che consente di prendere acqua dal mare per il raffreddamento dei motori o altre utilità. Lo stupefacente era suddiviso in più di 70 panetti e in due bottiglie allo stato liquido.

Gli episodi in cui la cocaina è stata posta in doppi-fondi, invece riguarda due carichi: il primo destinato a Livorno da Malta consistente in 158 kg occultati nel tetto di un

contenitore e suddivisi in 140 panetti; il secondo, di 110 kg, era nascosta in una paratia di un container contenente frutta e destinato a Catania dall'Ecuador.

I casi di occultamento della cocaina insieme alla merce trasportata riguardano Genova, Trieste, Salerno, Civitavecchia e Vado Ligure. In un caso il carico di 444 kg era suddiviso in panetti riposti all'interno di borsoni; in altri casi lo stupefacente era in carichi di banane, frutta o caffè; mentre in un caso i panetti - per un totale di 240 kg - erano cuciti all'interno di pellame, ricoperti di sale, termosaldati e messi sottovuoto.

Si è visto come **il traffico di cocaina tramite traghetti riguarda i collegamenti tra Calabria e Messina; tramite RORO i collegamenti tra Sardegna e Toscana; tramite portacontainer i traffici internazionali.** Si può dunque notare l'utilizzo differente di diverse linee di trasporto marittimo legale per commercializzare la merce illecita. La modalità utilizzata dai trafficanti è quindi strettamente legata ai traffici leciti che caratterizzano i diversi scali.

I "viaggi" della merce taroccata - I casi relativi ai traffici di merce contraffatta rappresentano una percentuale molto elevata rispetto al totale degli episodi criminali avvenuti in porto. **Sono infatti 68** gli episodi registrati nel 2022, **di cui 1 di export, 1 di transito e ben 66 di import.**

Il caso di esportazione riguarda il tentativo di trasporto di un'autovettura clonata - avete, cioè, caratteristiche e documenti identici a quelli originali, il cui proprietario era ignaro - su un traghetto in partenza da Genova.

L'episodio relativo al sequestro di merce in transito, invece, avviene a Taranto e riguardava

da un carico di petrolio di circa 450000 litri provenienti dalla Lettonia e diretti in Spagna. Un'azione che si inserisce all'interno di una più ampia inchiesta internazionale che ha portato il fermo di tre persone, tra cui imprenditori.

In generale, il tipo di merce contraffatta che è stata oggetto di sequestro è molto varia. Nel Grafico 6 è possibile vedere il numero di eventi per ciascun tipo di prodotto.

Il traffico di alimenti contraffatto ha toccato i porti di La Spezia, Livorno, Salerno, Civitavecchia, Brindisi, Genova, Palermo e Ancona, con **merci provenienti da paesi africani come Egitto (arance), Etiopia, Nigeria (mangimi) e Tunisia (pomodori secchi e olio di oliva), mediorientali come l'Oman (prodotti ittici) o dell'area mediterranea come la Grecia (molluschi).**

I prodotti tessili contraffatti, invece, hanno in buona parte dei casi riguardato tentativi di importazione di marchi falsificati o capi con indicazioni di produzione errata nell'etichetta. I porti in cui questi traffici sono giunti sono Venezia (3 volte), Catania e Genova (2 volte), Bari, La Spezia, Trieste e Genova (1 volta). In quattro casi la merce era in arrivo dalla **Cina** e dalla **Grecia**, in una occasione dalla **Turchia** (per uno degli eventi non è stato possibile individuare lo Stato di partenza).

Per quanto riguarda **il traffico di materiale elettronico** possiamo notare che in **sette casi su otto la provenienza è cinese**, mentre in un caso solo la merce proviene dalla Turchia. Anche in questo caso i porti di destinazione sono distribuiti un po' in tutta Italia: Genova e Napoli (2 volte) Trieste, Catania, Livorno e Ancona (1 volta). Anche nel caso degli accessori per la casa il paese di provenienza della merce



GRAFICO 6 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

è spesso la Cina (5 volte su 7), mentre i porti di destinazione - fatta eccezione per i due episodi di La Spezia e Catania - si trovano nell'area adriatica: Ancona, Ravenna e Venezia. I giocattoli contraffatti, invece, risultano sempre di provenienza cinese.

Se si analizzano nel complesso degli episodi da quali paesi arriva in Italia la merce contraffatta (Grafico 7), **si può notare come la Cina sia il paese di principale esportazione** (32 eventi), seguito da Grecia e Turchia (7 eventi), Egitto e Tunisia (3 eventi).

Oltre agli eventi già citati, riportiamo anche due casi di ricettazione. Entrambi sono avvenuti nel porto di Livorno e sono legati a un traffico di merce contraffatta in arrivo in Italia, in un'occasione dalla Tunisia, nell'altra dal Bangladesh. Il business ruotava attorno all'importazione di prodotti tessili, 3000 maglioni in un caso, più di 25.000 capi d'abbigliamento nell'altro.

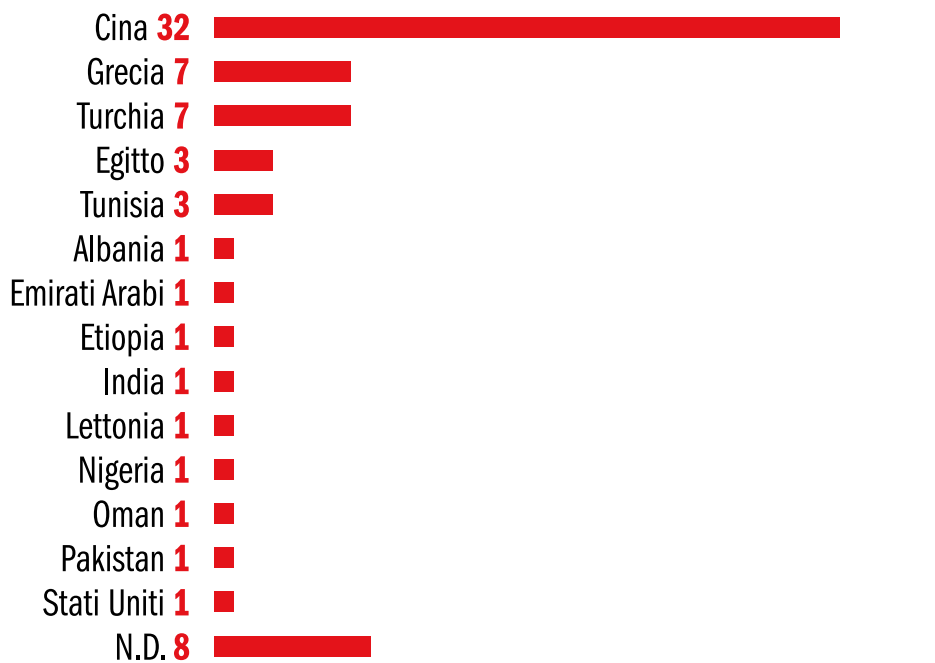


GRAFICO 7 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

Contrabbando in tutte le salse - Tra le altre attività illecite, giocano un ruolo importante anche il contrabbando di merci varie. **I casi di contrabbando hanno investito diverse regioni: Sardegna, Sicilia, Puglia, Friuli-Venezia-Giulia, Liguria, Marche, Lazio.** Questa varietà riguarda anche il tipo di merce trafficata, che può essere riassunta in tre categorie: **alimenti, autovetture, sigarette e tabacchi.**

Se guardiamo alla prima categoria troviamo episodi relativi alla importazione o esporta-

zione di prodotto ittico - derivante, talvolta, da pesca abusiva - come 4,5 tonnellate di crostacei, 3,7 tonnellate di oloturie, 50 kg di novellame o 90 kg di prodotti vari. Bari, Golfo Aranci, Trapani e Catania sono i porti coinvolti.

Se si guarda invece alle vetture contrabbandate, è possibile riscontrare tentativi di importazione tramite traghetti, nei porti di Porto Torres e Genova, oppure tramite navi portacontainer, come nel caso di Civitavecchia, dove è stato intercettato un

carico proveniente dalla Cina di 28 auto elettriche senza autorizzazione all'ingresso e all'utilizzo del marchio. Solo in un caso il contrabbando ha riguardato il tentato trasferimento in Albania di due Rang Rover tramite il porto di Ancona.

Il contrabbando di sigarette e tabacchi ha riguardato sempre tentativi di importazione nel suolo italiano. Grecia, Malawi, Albania, Turchia sono i paesi da cui provengono i traffici, che arrivano prevalentemente nelle isole e negli scali del Mar Adriatico. Anche le modalità di importazione sono diversificate: tramite traghetto a Bari, Messina e Olbia; tramite RORO ad Ancona e Trieste; uno scalo, quest'ultimo, in cui è stato registrato un tentativo di importazione anche tramite container.

Rifiuti illegali - Particolarmente interessante risulta essere **il traffico illecito di rifiuti**, che, nel caso italiano, è peculiare: **riguarda esclusivamente merce destinata ad altri paesi.** Sono quattro gli episodi mappati nel 2022, tutti che vedono l'Italia esportare verso l'estero gli scarti della propria produzione e del proprio consumo. In questa limitata casistica, sono due le regioni rappresentate: Campania, con tre episodi, e Liguria, con un episodio.

Un primo evento riguarda la partenza da Napoli verso l'Africa di un carico formalmente registrato come masserizie ed effetti personali usati. In realtà, all'interno del contenitore utilizzato per la spedizione, sono presenti materiale meccanico ed elettrico non correttamente smaltito. L'altro caso relativo al porto napoletano riguarda l'esportazione verso il Burkina Faso di 60 tonnellate di accessori per veicoli e prodotti tessili usati, registrati come prodotti non inquinanti. Nel porto di Salerno, invece, si

registra il tentativo di invio di motori e parti disassemblate di mezzi meccanici al cui interno erano ancora presenti oli, lubrificanti e sostanze altamente inquinanti e pericolose, nonostante formalmente risultasse tutto già correttamente bonificato. Infine, un imprenditore, fornendo false dichiarazioni circa il contenuto della spedizione, ha tentato di inviare da Genova a Singapore circa 37 tonnellate di materiale elettronico di scarto.

Armi e soldi - **L'unico caso di traffico di armi e riciclaggio è avvenuto nel porto di Civitavecchia**, dove in un traghetto proveniente da Olbia gli inquirenti sono intervenuti per bloccare il tentativo di importazione di una pistola calibro 7,65 marca Browning di fabbricazione belga con 19 cartucce, e banconote di vario taglio per oltre 210 mila euro. L'autista del mezzo su cui è stata rinvenuta la merce illecita è stato denunciato per traffico illecito di armi e riciclaggio.

Animali africani - **Il traffico illecito di animali**, invece, **ha riguardato** in tutti e tre i casi **i collegamenti tra Italia e Tunisia.** In un episodio, vi è stato il tentativo di esportare da Palermo 5 cardellini su un traghetto diretto nel paese africano, mentre negli altri due casi - situati ancora a Palermo e a Genova - il tentativo ha riguardato l'importazione di tartarughe protette sul territorio italiano.

No tax - I porti possono essere uno spazio rilevante non solo per le attività commerciali (talvolta illegali), ma anche per opportunità criminali offerte dallo specifico regime che regola le infrastrutture, che possono riguardare **illeciti finanziari o valutari.**

Gli eventi di illecito finanziario **hanno riguardato due regioni, la Sicilia** (con i porti di Messina e di Trapani) **e la Toscana** (con

il porto di Livorno). Per quanto riguarda l'evento localizzato a Messina, esso ha riguardato la contestazione del reato di evasione fiscale nei confronti di una società di trasporto marittimo e costiero di passeggeri per aver - tra il 2016 e il 2018 - indebitamente fruito di agevolazioni. La società è stata oggetto di un sequestro per equivalente pari a circa un milione di euro. Nel porto di Trapani, invece, l'episodio ha riguardato un'importazione di gasolio esente da parte della tassazione che, secondo gli inquirenti, non veniva completamente consegnato ai destinatari, mentre le rimanenze venivano riutilizzate creando un profitto ulteriore. A Livorno l'illecito finanziario era legato alla sotto fatturazione per l'importazione di prodotti tessili - circa 3000 maglioni - dalla Tunisia.

Money, money, money - I casi di illecito valutario, invece, hanno riguardato in 6 occasioni il tentativo di importare moneta (tramite Catania, Pozzallo, Ancona, Genova e Palermo), mentre in sole 2 occasioni il tentativo ha riguardato attività di export. A parte un caso in cui il denaro è stato rintracciato all'interno dei bagagli di un membro dell'equipaggio, in tutti i casi questi eventi si sono manifestati nei collegamenti passeggeri tramite traghetti.

I tentativi di export sono avvenuti nei porti di Palermo e di Genova, su imbarcazioni dirette in Tunisia. Negli altri casi gli stati di provenienza della merce erano Malta (verso i porti di Catania e Pozzallo) e Grecia (verso il porto di Ancona).



LA PROCURA EUROPEA EPPO



Dal giugno 2021 è operativa in Italia la Procura Europea (EPPO), un'istituzione indipendente dell'Unione Europea che ha competenza a indagare e perseguire i reati che ledono gli interessi finanziari della UE, prima di competenza delle autorità nazionali. Sebbene circoscritto, il ruolo di EPPO - che si pone in continuità con la tutela dei produttori e del mercato europeo - è rilevante in ambito portuale. Anche in virtù di un accordo con l'Agenzia dei Monopoli e delle Dogane sottoscritto nel febbraio 2022, sono state diverse le inchieste di EPPO che hanno riguardato gli scali italiani e che hanno consentito di disvelare diversi meccanismi per aggirare le normative fiscali, prevalentemente legate a frodi sul pagamento dell'iva.

2.3 Un'istantanea dai porti

Come evidenziato, i porti sono uno spazio dove i traffici illegali trovano occasione di sviluppo in diversi ambiti. I porti, dunque, rappresentano un'opportunità unica per la criminalità comune e quella organizzata di ottenere profitti e rafforzare i legami di collusione sia a livello locale, sia a livello internazionale. In questo paragrafo un viaggio con alcuni brevi approfondimenti nei porti italiani maggiormente interessati da eventi criminali nel corso del 2022.



Porto di Ancona

Nel porto di Ancona sono emersi 13 eventi che riguardano attività di import, uno di export (relativo a una vicenda di contrabbando) e uno non determinato. **Il business criminale più ricorrente** (10 episodi) è **il traffico illecito**



Porto di Genova

Nel porto di Genova sono stati registrati **14 eventi criminali**. Anche in questo caso il business criminale principale è il traffico illecito di merce contraffatta (8 eventi), per 5 volte proveniente dalla Cina. **Due casi invece riguardano il traffico illecito di rifiuti**, tanti quanti quelli relativi a illeciti valutari. Numericamente residuali sono le attività legate al traffico di stupefacenti, contrabbando e traffico di animali.



Porto di Napoli

Nel porto di Napoli sono emersi 11 episodi criminali. La maggior parte di questi (7) riguardano attività di importazione di merce contraffatta dalla Cina (5 casi), India ed Emirati Arabi. **Risulta rilevante segnalare anche due casi di traffico illecito di stupefacente, in particolare di cocaina.** Per quanto riguarda i business criminali nell'attività di export, ci sono due episodi di traffico illecito di rifiuti.



Porto di Palermo

Nel porto di Palermo si registra **una varietà di eventi criminali**. Cinque casi riguardano l'importazione di merce contraffatta, con rotte diverse da quelle fin qui emerse: due eventi riguardano i collegamenti con la Tunisia, uno con l'India, uno con la Cina, mentre uno resta indeterminato. Due episodi emergono relativamente all'illecito valutario, e altri due al traffico illecito di animali. Singoli invece i casi di contrabbando di sigarette e di traffico di stupefacente (hashish).



Porto di Catania

I fenomeni criminali che riguardano il porto di Catania sembrano riferirsi esclusivamente ad attività di importazione. In cinque casi si tratta di merce contraffatta (quasi sempre dalla Cina), in due casi si tratta di stupefacente (cocaina, e hashish e marijuana), in due casi di contrabbando (di sigarette e alimenti), e in un caso solo di illecito valutario.



Porto di Livorno

Nel porto di Livorno sono avvenuti dieci episodi criminali nel corso del 2022. Il traffico di merce contraffatta - 6 eventi - riguarda in modo diffuso differenti paesi: Tunisia, Etiopia, Cina, Oman, Bangladesh, Nigeria. Da notare, inoltre, i tre casi di importazione di stupefacenti, tutti di cocaina. Solo un caso, invece, riguarda l'attività di illecito finanziario.

3

LA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA IN AMBITO PORTUALE NEL CORSO DEL TEMPO

Dal 2006 al 2022 più di un porto italiano su sette è stato oggetto degli interessi della criminalità organizzata. Analizzando le relazioni della Direzione Nazionale Antimafia e della Direzione Investigativa Antimafia, pubblicate tra il 2006 e il 2022, infatti, **sono almeno 54 i porti italiani che sono stati oggetto di proiezioni criminali, con la partecipazione di almeno 66 clan,** che hanno operato in attività di business illegali e legali. Un fenomeno che ha investito tutto il Paese, da Nord a Sud. La DNA e la DIA da tempo segnalano la presenza negli scali italiani, e in quelli europei, di gruppi criminali che svolgono attività sia nell'economia legale, sia nei mercati illeciti, in particolare nel traffico di stupefacenti. In questa partita giocano un ruolo rilevante **le mafie, ma non sono gli unici attori coinvolti**, dato che, soprattutto per i traffici illegali, spesso è necessario il contributo di più soggetti: chi produce, chi imbarca, chi si occupa del trasferimento, chi recupera il carico, chi lo fa uscire dall'area portuale e chi si occupa della distribuzione.



LE PROIEZIONI CRIMINALI NEI PORTI ITALIANI NEL TEMPO

Liguria

Genova
Imperia
La Spezia
Loano
Ospedaletti
Rapallo
San Lorenzo al Mare
Savona
Vado Ligure
Ventimiglia

Toscana

Livorno

Lazio

Civitavecchia
Fiumicino
Ostia

Sardegna

Alghero
Arbatax
Cagliari
Olbia
Porto Torres

Campania

Granatello
Napoli
Salerno

Calabria

Amantea
Badolato
Cetraro
Corigliano Calabro
Crotone
Gioia Tauro
Isola Capo Rizzuto
Tropea



Friuli Venezia Giulia

Trieste

Veneto

Marghera
Venezia

Emilia Romagna

Ravenna

Marche

Ancona
Giulianova

Abruzzo

Ortona
Pescara
Vasto

Molise

Termoli

Puglia

Bari
Bisceglie
Brindisi
Giovinazzo
Monopoli
Taranto

Sicilia

Augusta
Acitrezza
Catania
Palermo
Porto Empedocle
Porto Isola
Pozzallo
Trapani

Fonte: elaborazione Libera da dati DNA (2006-2018) e DIA (2019-2022)



Dall'elenco è evidente che gli interessi della criminalità organizzata all'interno dei porti sono diffusi in tutto il territorio nazionale, da Nord a Sud del Paese, nelle coste tirreniche e adriatiche, a prescindere dalla regione in cui il porto è insediato. La centralità nelle rotte commerciali, così come la permeabilità del tessuto socioeconomico, hanno reso alcuni scali più attrattivi di altri. Inoltre, negli ultimi anni possiamo riscontrare come alcuni porti – ad esempio Vado Ligure – abbiano trovato sempre maggiore spazio. Questo può far ipotizzare un processo di diversificazione ed espansione delle attività della criminalità organizzata anche in differenti scali. Una tendenza che può avvenire per diversi motivi, sicuramente legati al funzionamento stesso del porto: la dimensione economica, il contesto politico e istituzionale, le opportunità criminali create dagli attori operanti all'interno dell'area. **Non è solo l'elemento geografico a fare la differenza, ma il contesto portuale.**

Nell'attività di rassegna, è stato inoltre possibile evidenziare quali sono state le organizzazioni criminali che nel corso del tempo hanno manifestato una qualche forma di interesse nell'area portuale, sia per compiere attività illecite, sia per infiltrarsi nell'economia legale. Tra di esse, **spiccano le tradizionali mafie italiane: 'ndrangheta,**

camorra e cosa nostra. Compaiono, però, anche altre organizzazioni criminali di origine italiana: banda della Magliana, Sacra Corona Unita e gruppi criminali baresi. Si trovano, inoltre, le proiezioni di diversi gruppi di cui viene indicata esclusivamente la provenienza geografica (o perché dove svolgono le principali attività, o per l'origine territoriale dei membri) come asiatici, dell'Est Europa, del Nord Africa, o oppure precisando la nazione di provenienza, Albania, Cina, Messico e Nigeria.

Le informazioni sui gruppi criminali sono talvolta frammentarie e non è possibile svolgere un'analisi dettagliata. In alcune relazioni, però, il livello di dettaglio è maggiore e si trovano riferimenti sia in riferimento alla matrice criminale dell'organizzazione, sia al gruppo o clan coinvolto.

Provando a focalizzare l'attenzione proprio sugli attori mafiosi, nella Tabella 1 viene offerta una sintesi per regione di quanto emerge, mettendo in evidenza l'attività di ciascun gruppo (nel business legale o illegale) e il porto in cui essa si manifesta.

Talvolta le attività criminali dei diversi gruppi si verificano nuovamente in anni e tempi diversi, per cui taluni dati sono ripetuti all'interno della tabella.

CALABRIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Busines Illegale	Business Legale
Tropea	La Rosa	'ndrangheta	n.d.	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo
Gioia Tauro	Alvaro	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Piromalli; Alvaro; Crea; Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Isola Capo Rizzuto	Arena	'ndrangheta	n.d.	Preparazione del cantiere edile e sistemazione del terreno
Gioia Tauro	Alvaro; Piromalli; Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piromalli	c.o. cinese; 'ndrangheta	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Gioia Tauro	Alvaro; Piromalli; Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Molè	'ndrangheta	Estorsione	Movimento merci relativo a trasporti marittimi
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Barbieri	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Cornigliano Calabro	Straface	'ndrangheta	n.d.	Servizi di gestione di pubblici mercati
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piromalli	c.o. cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piromalli	c.o. cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

Gioia Tauro	Piomalli; Molè	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro; Livorno	Mancuso	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Cornigliano Calabro	Straface	'ndrangheta	n.d.	Servizi di gestione di pubblici mercati
Gioia Tauro	Pesce; Bellocco	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti; Usura; Estorsione; Traffico di armi	n.d.
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piomalli	c.o. cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Alvaro	'ndrangheta; italiana	n.d.	Movimento merci relativo a trasporti marittimi
Gioia Tauro	Pesce; Pesce-Oppedisano; Varca	'ndrangheta; c.o. colombiana	Traffico di stupefacenti	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo
Gioia Tauro	Fidanzati	'ndrangheta; cosa nostra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Cornigliano Calabro	Straface	'ndrangheta	n.d.	Servizi di gestione di pubblici mercati
Crotone	Vrenna; Ciampà; Bonaventura; Megna; Farao; Marincola; Grande Aracri	'ndrangheta	Estorsione	Trasporto terrestre
Gioia Tauro	letto; Cua; Pipicella	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

Gioia Tauro	Pesce; Molè	'ndrangheta	Traffico prodotti contraffatti	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo; Trasporto terrestre
Gioia Tauro	letto; Cua; Pipicella; Commiso; Aquino; Coluccio	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Brandimarte	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Pesce; Molè	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti; Traffico Prodotti Contraffatti	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo; Trasporto terrestre
Gioia Tauro	Mancuso; Pesce; Bellocco; Piomalli; Alvaro	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro; Genova	Avignone; Paviglianiti	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Alvaro; Coluccio; Aquino	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Crotone	Grande Aracri; Ciampà; Barilari	'ndrangheta	n.d.	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo; Trasporto terrestre
Tropea	Mancuso	'ndrangheta	n.d.	Trasporto marittimo di passeggeri
Gioia Tauro	Mancuso	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè; Piomalli; Alvaro; Crea	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

Gioia Tauro	Commiso; Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Tassone	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti; riciclaggio	n.d.
Cetraro	Muto	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Badolato	Gallace	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Badolato	Gallace	'ndrangheta	Estorsione	n.d.
Gioia Tauro	Assisi; Agresta	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	casalesi	'ndrangheta; camorra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Bellocco	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Bellocco	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Nirta; Barbaro; Pelle; Giorgi	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Cacciola; Grasso	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Morabito- Palamara- Bruzzaniti; Amato-Pagano	'ndrangheta; camorra	Traffico di stupefacenti	n.d.

CAMPANIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business Illegale	Business Legale
Napoli	Casalesi; Mazzarella; Alleanza di Secondigliano	c.o. cinese; camorra	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Napoli	Mazzarella	c.o. cinese; camorra	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Napoli	Mazzarella	c.o. cinese; camorra	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molé; Piromalli; Alvaro; Crea	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Salerno	Annunziata-Aquino	camorra	Contrabbando sigarette e TLE; traffico di stupefacenti	n.d.
Napoli	Montescuro	camorra	Estorsione	n.d.
Napoli	Di Lauro	camorra	Contrabbando sigarette e TLE	n.d.

FRIULI VENEZIA GIULIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business Illegale	Business Legale
Trieste	Iona	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

LIGURIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business Illegale	Business Legale
La Spezia	Birra	camorra	Traffico illecito rifiuti	n.d.
La Spezia	Romeo-Siviglia	'ndrangheta	n.d.	n.d.
La Spezia	Romeo-Siviglia	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Palermo; La Spezia	Galatolo	cosa nostra	n.d.	Cantieristica navale
Gioia Tauro; Genova	Avignone; Paviglianiti	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Bellocco	'ndrangheta; c.o. albanese; c.o. italiana	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Martino	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Avignone	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molé; Piromalli; Alvaro; Crea	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Alvaro; Bellocco; Gallico; Mancuso	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Alvaro	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	clan del golfo	c.o. colombiana	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Avignone	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Alvaro	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Bellocco	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

PUGLIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business Illegale	Business Legale
Giovinazzo	Capriati	c.o. pugliese	n.d.	Controllo attività economiche
Bari	Capriati	c.o. pugliese	n.d.	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo; Servizi di vigilanza privata
Bisceglie	Griner; Palermiti-Milella; Parisi	c.o. pugliese	Traffico di stupefacenti	n.d.

SICILIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business Illegale	Business Legale
Palermo; La Spezia	Galatolo	cosa nostra	n.d.	Cantieristica navale
Acitrezza; Catania	Nizza; Santapaola	cosa nostra; c.o. albanese	Traffico di stupefacenti	n.d.

TOSCANA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business Illegale	Business Legale
Livorno	Barbaro; La Torre	'ndrangheta; camorra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro; Livorno	Mancuso	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molé; Piromalli; Alvaro; Crea	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno	Bellocco; Molè-Piromalli	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

TABELLA 1 | Fonte: elaborazione Libera da dati DNA (2006-2018) e DIA (2019-2022)

Se si guarda ai clan criminali coinvolti, è possibile affermare che in ambito portuale **negli ultimi 17 anni si sono manifestati gli interessi criminali di 66 clan**, talvolta anche attivi contemporaneamente o federati in cartelli, che hanno operato in attività di business illegali e legali.

Se si prendono in considerazione le attività di infiltrazione criminale nell'economia legale, si nota una forte diversificazione tra i gruppi, sia in termini di attività svolte, sia dal punto di vista geografico. **Cosa nostra, ad esempio, sembra essere interessata ad attività legate alla cantieristica navale nei porti di Palermo e La Spezia.** Gruppi criminali di origine pugliese, invece, sono interessati al controllo di attività economiche a Giovinazzo, o imprese legate ai servizi di trasporto marittimo e di vigilanza privata a Bari. **La 'ndrangheta è il gruppo mafioso in grado di operare in una pluralità di porti e in una pluralità di business**, alcuni più tradizionali, legati all'edilizia (preparazione del cantiere edile e sistemazione del terreno), altri invece più legati alla dimensione portuale: altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo, servizi di gestione di pubblici mercati, movimento merci relativo a trasporti marittimi e trasporto marittimo di passeggeri.

Per quanto riguarda i mercati illegali, lo scenario è più articolato ed emerge il coinvolgimento di una pluralità di organizzazioni. Alcune, come quelle di origine pugliese e di origine colombiana, sembrano essere coinvolte esclusivamente nel traffico di stupefacenti; altre, come cosa nostra o quelle di origine cinese, sono coinvolte nello stesso mercato, ma solo nei casi in cui sono presenti anche gruppi legati alla 'ndrangheta. **I gruppi di camorra e quelli di origine cinese** – talvolta singolarmente,

talvolta congiuntamente – **sono coinvolti in attività di traffico di prodotti contraffatti o nel contrabbando di sigarette e TLE.**

La centralità nelle rotte commerciali, così come la permeabilità del tessuto socioeconomico, hanno reso alcuni scali più attrattivi di altri. Questo può far ipotizzare un processo di diversificazione ed espansione delle attività della criminalità organizzata anche in differenti scali...Non è solo l'elemento geografico a fare la differenza, ma il contesto portuale.

Menzionati con una certa ricorrenza, i gruppi di 'ndrangheta operano in diversi mercati illeciti: traffico di rifiuti, traffico di armi, contrabbando sigarette e TLE, traffico di prodotti contraffatti, estorsioni e usura, e soprattutto traffico di stupefacenti. Le proiezioni della 'ndrangheta sembrano manifestarsi sia nei piccoli porti calabresi (Amantea, Badolato, Cetraro, Corigliano Calabro, Isola di Capo Rizzuto, Tropea, Crotona), sia nell'importante hub di Gioia Tauro. Le attività illecite, però, superano i confini regionali e coinvolgono altri porti del Sud Italia (Napoli e Salerno), del Centro Italia (come Livorno) e del Nord-Est (Venezia e Trieste). Particolarmente significativo sembra **il caso della Liguria** dove proiezioni della 'ndrangheta sembrano coinvolgere tutti i principali porti commerciali: Genova, La Spezia e Vado Ligure.

4

LA CRIMINALITÀ IN PORTO: ATTORI, DINAMICHE E MODALITÀ

I dati fin qui presentati mettono in evidenza che per i gruppi criminali e i clan mafiosi gli scali rappresentano uno spazio di interesse particolarmente rilevante. Emerge chiaramente come in ambito portuale **il traffico di stupefacenti risulti essere tra i business criminali più rilevanti**, un tema su cui l'attenzione degli apparati repressivi risulta particolarmente concentrata. Uno studio più approfondito di questo fenomeno può aiutare a comprendere maggiormente i meccanismi attraverso i quali le mafie riescono a sfruttare i porti italiani, e quali sono gli attori coinvolti nel mercato illecito. Per farlo, sono state analizzate due distinte operazioni: la prima, **"Cartagine", risale al 1995 e coinvolge il porto di Genova**; la seconda, **"Tre Croci"**, è stata portata a termine **nel 2022 e coinvolge il porto di Gioia Tauro**. In entrambi i casi risultano rilevanti i meccanismi di corruzione all'interno dei quali le organizzazioni criminali

sono riuscite a inserirsi: grazie alla rete di scambi occulti e alla disponibilità di personale che lavora in ambito portuale (sia in banchina, sia nelle attività economiche ad essa collegate) gli affari illegali sono stati portati a termine.

4.1 Genova, anni Novanta: l'operazione Cartagine

Nonostante siano trascorsi ormai circa trent'anni dall'avvio delle indagini, coordinate dalla Direzione Distrettuale Antimafia di Genova, l'operazione "Cartagine" mostra delle modalità operative delle organizzazioni mafiose ancora attuali (Tribunale di Torino, 1998). Questa ha riguardato un vasto traffico internazionale di stupefacenti tra il Sud America e l'Europa, utilizzando come punto di ingresso della merce il porto di Genova. Secondo la ricostruzione degli inquirenti, tra l'autunno del 1990 e

il marzo del 1994 l'organizzazione ha gestito un traffico di circa 10.000 kg di cocaina, suddivisi in nove carichi provenienti da Brasile, Panama, Venezuela e Colombia, occultati dentro doppiopondi o paratie di container contenenti caramelle, caffè, oli minerali, scarpe e abbigliamento. **In una sola occasione, l'intervento degli inquirenti ha portato al ritrovamento di circa 5.466 kg di cocaina, il più grande sequestro mai avvenuto fino a quel momento.** A finanziare in modo stabile e continuativo l'impresa criminale erano alcuni gruppi 'ndranghettisti: Mazzaferro, Pesce, Cataldo, Morabito, Barbaro e Romola.

Grazie ad alcune figure che svolgevano il ruolo di intermediari, questi gruppi – in modo variabile nel tempo – si erano costituiti in un vero e proprio cartello per l'importazione dello stupefacente: «già per il contrabbando di sigarette, essendo molto ingenti le somme da investire, era invalso il sistema delle puntate, cioè ogni famiglia mafiosa partecipava al finanziamento secondo le proprie disponibilità e si formavano delle quote. La stessa cosa successe per questo traffico. Se il carico arrivava, si guadagnava, se non arrivava si perdeva il capitale investito» (Ivi, p. 1251).

Proprio questi intermediari fungevano da figure di raccordo tra i finanziatori e chi poi materialmente doveva occuparsi della fuoriuscita del container dal porto. Un ruolo ricoperto da chi aveva già avuto precedenti esperienze di contrabbando di sigarette e che aveva curato negli anni Settanta per conto della famiglia di 'ndrangheta Mazzaferro. A curare il trasferimento in Italia della merce vi erano due esponenti del clan Caruana, appartenente a cosa nostra: uno aveva il compito di reperire lo stupefacente direttamente in Sud America, l'altro funge-

va da punto di riferimento per la condivisione delle informazioni in Italia. Una **collaborazione tra organizzazioni mafiose diverse in un periodo storico in cui il traffico internazionale di stupefacenti stava subendo alcuni mutamenti.** Questa complessa indagine prende le mosse da segnalazioni e tavoli di coordinamento internazionali, in particolare da una informativa della D.E.A. (Drug Enforcement Administration, agenzia degli U.S.A.) che viene recapitata alla DCSA.

Il cugino del boss è in grado di attivare una rete di conoscenze a cui chiedere vere e proprie consulenze per l'avvio del commercio. Si tratta di persone che, disposte a partecipare a scambi corruttivi, hanno consentito al gruppo criminale di trovare soluzioni ai problemi.

A rivestire il ruolo di organizzatore della filiera nell'intera vicenda era un altro soggetto ancora, che sovrintendeva a tutte le fasi dell'operazione, dall'arrivo del carico in porto, fino alla consegna. Tra le principali competenze messe in gioco vi era dunque **la capacità di strutturare una rete articolata di soggetti non necessariamente affiliati alle organizzazioni finanziatrici, in grado di svolgere mansioni limitate, ma necessarie.** Punto di riferimento in porto era un cugino di uno dei boss, originario di Palmi (Rc), ma residente a Genova, che aveva lavorato per lungo tempo in una ditta di sdoganamento. Era proprio lui a suggerire le modalità operative per evitare controlli troppo invasivi, in particolare nelle fasi in cui il container contenente lo stupefacente

te sarebbe transitato nell'area portuale: creare una fittizia ditta che potesse importare merce dalla Colombia o dall'America Centrale e destinarla alla Svizzera, così da far risultare la merce solo in transito, presentare una documentazione ridotta ed evitare lo sdoganamento in Italia. Una volta fuori dall'area portuale, il container avrebbe fatto tappa in un magazzino precedentemente individuato, sarebbe stato svuotato dello stupefacente e, una volta riposti i sigilli, sarebbe ripartito verso la Svizzera. Una modalità che avrebbe ridotto i rischi di controllo ai soli controlli a campione in area portuale e quelli stradali nel territorio italiano.

Già in questa fase di avviamento dell'impresa criminale, il cugino del boss è in grado di attivare una rete di conoscenze a cui chiedere vere e proprie consulenze per l'avvio del commercio. Si tratta di **persone che, disposte a partecipare a scambi corruttivi, hanno consentito al gruppo criminale di trovare soluzioni ai problemi.** Nel corso del processo è emerso il coinvolgimento di un maresciallo della Guardia di Finanza (al momento dei fatti da poco in pensione) che ha rivestito un ruolo fondamentale. Secondo le ricostruzioni dei giudici, infatti, è stato lui a ideare il metodo di import appena descritto, a suggerire la creazione di una ditta che trafficava specifiche tipologie di merce, in modo tale che non destasse sospetti per l'esportazione dal Sud America alla Svizzera (cioè di produzione americana e di consumo europeo), a tenere informata l'organizzazione circa eventuali controlli a campione e, in caso di necessità, intervenire affinché il carico potesse uscire dall'area portuale senza problemi. Il suo coinvolgimento non era sporadico e limitato alle singole operazioni di impor-

tazione, ma, si legge nella sentenza, egli garantiva «indefinita e stabile disponibilità» (Ivi, p. 1230). Il finanziere, inoltre, veniva pagato per ogni carico transitato, anche se non interveniva per far passare il container. Questo a sottolineare che il meccanismo di corruzione non si basava su uno scambio da concludere nell'immediatezza, ma vi era l'aspettativa che questo potesse essere prolungato nel tempo. **Il gruppo criminale, pertanto, non acquistava il singolo servizio, ma la disponibilità senza tempo della persona.** Ciò risulta essere particolarmente significativo perché, nonostante già in pensione, il militare poteva garantire al gruppo criminale una spiccata professionalità ed esperienza, che protegge in modo preventivo il gruppo, attraverso la predisposizione di una filiera formalmente lecita e ineccepibile.

Già nella fase di costituzione della società è emerso il coinvolgimento di professionisti e prestanome, anche nella fase di gestione del traffico l'organizzazione si avvale delle competenze di soggetti appartenenti alla sfera dell'economia legale, dunque, professionisti e imprenditori corrotti, disponibili a fare business illeciti.

La sfera dell'economia legale - Se già nella fase di costituzione della società è emerso il coinvolgimento di professionisti e prestanome, anche nella fase di gestione del traffico l'organizzazione si avvale delle competenze di soggetti appartenenti alla

sfera dell'economia legale, dunque, **professionisti e imprenditori corrotti, disponibili a fare business illeciti**. Infatti, sebbene la ditta di destinazione della merce fosse intestata a uno degli organizzatori, era necessario richiedere i servizi di uno spedizioniere in grado di garantire l'uscita del contenitore dal porto, di una ditta di trasporto e di un magazzino di stoccaggio. **Queste figure non necessariamente erano consapevoli del reale scopo della movimentazione**, ma, nel caso specifico, a parte lo spedizioniere, si trattava di persone che si sono messe a disposizione del gruppo criminale. In particolare, la ditta di trasporto garantiva una deviazione del tragitto in modo da portare il contenitore presso un magazzino (dopo i primi carichi, sarà individuato l'interporto di Arquata Scrivia, con la compiacenza dell'allora direttore) dove sarebbe stato recuperato il carico e apposti nuovamente i sigilli lontano da possibili controlli.

Risulta particolarmente interessante analizzare i momenti di malfunzionamento della strategia, soprattutto per quanto avviene all'interno del porto, poiché ci consentono di analizzare le capacità di problem solving e networking dell'organizzazione criminale, cioè le capacità di risolvere problemi e di costruire legami sociali. **Spesso gli intoppi dipendono da problemi strutturali esterni** al gruppo, afferenti ai settori portuale, della logistica e del trasporto. Si tratta, dunque, di **elementi che investono la sfera dell'economia legale**. Ad esempio, in occasione dell'ultima importazione di cocaina da parte del gruppo - quando già gli investigatori avevano attivato le attività di monitoraggio e controllo dei trafficanti - il contenitore contenente lo stupefacente è stato fermato in porto. Tramite un ex contrabbandiere l'organizzazione fu in grado di reclutare una



persona disponibile ad effettuare lo sdoganamento seguendo la procedura ordinaria, ma quando il tentativo fallì, lui stesso suggerì agli organizzatori del traffico una diversa modalità di recupero del carico: far rubare il container a un suo collaboratore che, in caso di fermo, avrebbe dichiarato di essere ignaro del contenuto. Si trattò di un'opzione che gli organizzatori esclusero, preferendo operare all'interno del porto con gli strumenti dell'economia legale e, quindi, cercando spedizionieri disponibili a intervenire per far sdoganare il container. Consapevoli del reale scopo della movimentazione, ma, nel caso specifico, a parte lo spedizioniere, si trattava di persone che si sono messe a disposizione del gruppo criminale. In particolare, la ditta di trasporto garantiva una deviazione del tragitto in modo da portare il contenitore presso un magazzino (dopo i primi carichi, sarà individuato l'interporto di Arquata Scrivia, con la compiacenza dell'allora direttore) dove sarebbe stato recuperato il carico e apposti nuovamente i sigilli lontano da possibili controlli.

Infine, da un'analisi dei carichi di stupefacenti importati dai trafficanti, è possibile scorgere un processo di apprendimento,

adattamento e consolidamento delle pratiche del traffico, che ha consentito al gruppo di incrementare notevolmente il quantitativo di cocaina movimentata. Si è infatti passati dal primo carico di prova di circa 130 kg, al nono carico pari a 5466 kg. Questa progressione, sviluppata nel corso del tempo, è stata possibile perché il capitale reputazionale del gruppo si è via via consolidato e arricchito, questo è stato in grado di garantire affidabilità anche nei confronti degli esportatori dello stupefacente, insediati oltre oceano. In un frangente, alcuni membri dell'organizzazione ipotizzavano addirittura l'ampliamento del gruppo dei soggetti finanziatori. Si tratta di un processo non scontato, che trova ragion d'essere nella capacità del gruppo di portare a compimento i precedenti traffici. Vi è dunque un tentativo di strutturare delle economie di scala che, a parità di rischi e di costi organizzativi, consente ai trafficanti di movimentare molte più risorse. **Un sistema che è cresciuto e si è consolidato grazie alla capacità del gruppo di accumulare capitale sociale, esperienze e competenze**, un flusso di stupefacenti che si è interrotto ed è emerso non per errori nella logistica dell'importazione, ma per fattori esterni (Corte di Assise di Appello di Torino, 2000).

4.2 Gioia Tauro, 2022: l'operazione "Tre-Croci"

Tra le principali inchieste portate a termine nel 2022 quella denominata "Tre Croci" (Tribunale di Reggio Calabria 2022) mostra alcuni elementi relativi alla struttura dell'organizzazione criminale, alle modalità di comunicazione e ai meccanismi di interazione con gli attori dell'economia legale particolarmente significativi per la ricerca. L'operazione, condotta dalla Guardia di Finanza e coordinata dalla Direzione Distrettuale Antimafia di Reggio Calabria, si è **conclusa nell'ottobre 2022 e ha coinvolto 36 persone accusate** a vario titolo di associazione a delinquere di stampo mafioso e traffico internazionale di stupefacenti. Diverse **le province coinvolte: Vibo Valentia, Bari, Napoli, Roma, Terni, Vicenza, Milano e Novara**. L'inchiesta si è inserita all'interno di @ON (Operational Network), la rete operativa per il contrasto internazionale ai gruppi criminali organizzati e di stampo mafioso, che mira a rafforzare la cooperazione transnazionale delle forze di polizia, con la partecipazione di Europol.

Secondo gli inquirenti, l'organizzazione criminale era formata da un'alleanza composta da un gruppo napoletano (Imperiale e Carbone) e da un gruppo riconducibile alla 'ndrangheta (Bruzzaniti), impegnati nel reperimento, acquisizione, importazione e trasporto in Italia di **cocaina proveniente dal Sud America attraverso il porto di Gioia Tauro**. Nel gruppo napoletano spiccava il cd. "boss di Van Gogh" originario di Castellammare di Stabia (NA), già catturato a Dubai nell'agosto 2021 (DIA 2022b), nonché un elemento di spicco del clan Amato-Pagano. Ed è proprio il gruppo criminale campano ad essere stato coinvolto - sem-

pre nel 2022 - in un'altra inchiesta relativa al traffico internazionale di cocaina (più di una tonnellata movimentata), riciclaggio e reimpiego dei proventi.

Una rete articolata - L'indagine "Tre Croci" ha fatto emergere l'attività di una rete criminale italiana in grado di relazionarsi direttamente con influenti narcotrafficienti colombiani, e particolarmente organizzata anche per quanto riguarda la gestione delle comunicazioni. Infatti, queste avvenivano spesso in persona e all'aperto, oppure attraverso l'utilizzo di radio ricetrasmittenti. Inoltre, per ridurre il più possibile il rischio di essere intercettati, i componenti del gruppo erano soliti comunicare attraverso l'utilizzo di "criptofonini" collegati a piattaforme a circuito chiuso, di difficile captazione.

Nel nota della Guardia di Finanza si può leggere che **"L'organizzazione [...] era articolata su tre distinti livelli** di soggetti coinvolti: **esponenti delle principali famiglie di 'ndrangheta**, in grado di garantire l'importazione delle partite di cocaina in arrivo dal Sudamerica; **coordinatori delle squadre di operai portuali** infedeli che avrebbero retribuito la squadra con una parte della "commissione", variabile tra il 7 e il 20% del valore del carico [...]; **operatori portuali materialmente incaricati di estrarre la cocaina dal container** "contaminato" e procedere all'esfiltrazione dello stesso verso luoghi sicuri" (GDF, Comunicato stampa 6 ottobre 2022).

La cocaina acquistata in Sud America, poi, veniva fatta arrivare in Italia attraverso navi container destinate al porto di Gioia Tauro. Lì l'organizzazione criminale aveva nelle proprie disponibilità una struttura operativa composta da squadre di operatori portuali

Il porto di Gioia Tauro assume in questa operazione un ruolo baricentrico, perché rappresenta la porta di ingresso in Europa dello stupefacente importato... Non solo per le organizzazioni criminali radicate sul territorio calabrese e in particolare nella piana, ma anche per altri gruppi italiani (soprattutto nel napoletano, alcuni gruppi attivi nel Parco Verde di Caivano, nel rione Traiano e nell'area vesuviana) e stranieri.

li in grado di supportare costantemente il gruppo nel reperimento e nel recupero della cocaina dalle navi in transito fino all'esterno dell'area portuale. **Sono 14 i portuali corrotti coinvolti nell'inchiesta**, accusati di aver organizzato una gestione fraudolenta dei containers movimentati in porto, in modo tale da riuscire ad eludere i controlli doganali attraverso l'apposizione di sigilli contraffatti, che, invece, avrebbero dovuto garantire l'integrità del carico. Il meccanismo prevedeva che gli intermediari comunicassero ai lavoratori portuali il nominativo della nave e il codice di riferimento del container in cui era occultata la cocaina. Una volta arrivato in banchina, il contenitore veniva sbarcato e collocato in una zona del porto ritenuta sicura dai portuali, i quali provvedevano all'apertura e al recupero dello stupefacente, che veniva successivamente inserito all'interno di un secondo container, che veniva ritirato da una ditta di trasporti e portato in un magazzino nelle disponibilità dei responsabili del traffico. La

ricostruzione offerta dagli inquirenti rende evidente la particolare complessità dell'organizzazione: "Nello specifico, individuata l'area di sbarco idonea allo scopo, il contenitore "contaminato" veniva posizionato di fronte al contenitore "uscita", lasciando tra i due la sola distanza necessaria all'apertura delle porte per lo spostamento della merce illecita. Al di sopra dei due container, quindi, ne veniva adagiato un terzo, denominato appunto "ponte", con lo scopo di celare, anche dall'alto, i movimenti nell'area sottostante. Una volta allestita l'area, al fine di non destare sospetti, i portuali infedeli venivano trasportati sul luogo delle operazioni, nascosti all'interno di un quarto contenitore, che veniva adagiato nella medesima fila ove era stata allestita la struttura. Infine, per evitare che soggetti estranei ai fatti intralciassero le operazioni illecite, due straddle carrier (veicoli speciali adoperati per la movimentazione dei container), condotti dagli indagati, stazionavano ai lati della fila di contenitori ove era stato costruito il ponte, per impedirne l'accesso e monitorare, dall'alto, l'eventuale arrivo delle Forze dell'Ordine" (GDF, Comunicato stampa 6 ottobre 2022).

In questa inchiesta, risulta **particolarmente rilevante il ruolo di un doganiere**, in particolare un funzionario operativo presso il servizio antifrode, che, secondo quanto emerso, **avrebbe truccato gli esiti dei rilevamenti degli scanner entro i quali la merce in transito dal porto passava**. Grazie al proprio ruolo e alla propria funzione, era in grado di intervenire per oscurare le anomalie relative al carico, **ottenendo come compenso circa il 3% del valore del carico illecito** (che nell'occasione ammontava a 300 kg di cocaina). Un meccanismo corruttivo che consentiva l'impunità al gruppo.

La variabile tra il 7% e il 20% - Secondo l'accusa, i portuali erano al servizio di diverse cosche: Pimomalli, Crea, Alvaro, Gallico, Ladini e Pedullà. Per il servizio, queste pagavano una cifra che variava tra il 7% e il 20% del valore del carico e che risulterebbe ammontare **a circa 7 milioni di euro l'incasso dei portuali**. Nel corso dell'inchiesta **sono state sequestrate 4 tonnellate di cocaina**, è stata eseguita una misura preventiva per equivalente (pari a circa 7 milioni di euro) nonché dell'intero patrimonio aziendale di due imprese attive nel settore dei trasporti.

Il porto di Gioia Tauro assume in questa operazione un ruolo baricentrico, perché rappresenta **la porta di ingresso in Europa dello stupefacente importato**. Ciò che risulta importante sottolineare, però, è il particolare ruolo di luogo di approvvigionamento di merci illecite non solo per le organizzazioni criminali radicate sul territorio calabrese e in particolare nella piana, ma anche per altri gruppi italiani (soprattutto nel napoletano, alcuni gruppi attivi nel Parco Verde di Caivano, nel rione Traiano e nell'area vesuviana) e stranieri. Quindi, una volta fuori dall'area portuale, i committenti erano molti e variegati. In questo senso il porto di Gioia Tauro - ma più in generale i porti italiani - assumono un ruolo rilevante non solo per la loro collocazione geografica e per le economie (anche illecite) di quel territorio, ma sono importanti come nodo di una più ampia catena logistica, che nel caso specifico riguarda anche la logistica criminale. Assumono il ruolo di base logistica per una rete più ampia di economie illegali.

4.3 Come recupero la “roba”

Tra le modalità di recupero dello stupefacente quella che negli ultimi anni ha caratterizzato in modo considerevole il sistema portuale italiano è la **tecnica del rip-on/rip-off**. È quella modalità in cui un’imbarcazione commerciale legale è sfruttata per il trasporto di stupefacente (solitamente cocaina) dal paese di origine o dal porto di transhipment fino al porto di destinazione, senza che necessariamente l’armatore e la compagnia marittima ne siano a conoscenza.

Si tratta di una modalità che presuppone la disponibilità da parte di un gruppo di persone all’interno del porto, le quali, in virtù del proprio ruolo, delle proprie competenze e delle proprie abilità, sono in grado di recuperare dai contenitori la droga che, solitamente, è occultata o insieme alla merce o in appositi borsoni posti a ridosso della

porta. Dall’analisi emerge come la pratica abbia accomunato diversi porti italiani sia nel Nord che nel Sud, dando inizio anche a **processi di professionalizzazione in ciascun porto**: si sono ciclicamente create delle vere e proprie squadre di recupero nei principali porti di destinazione della cocaina, quali Genova, Gioia Tauro, Livorno, Vado Ligure. Reti di illegalità, più o meno formalizzate, rinsaldate dalla comune partecipazione a reiterati scambi corruttivi.

Questa modalità di recupero risulta essere particolarmente interessante perché **permette di analizzare funzionamenti e malfunzionamenti del porto**. Innanzitutto, è utile prendere in considerazione i passaggi che subisce il container dall’arrivo della nave in porto fino alla fuoriuscita dall’area portuale, che possono essere suddivisi in quattro fasi, come evidenziate nel Grafico 8.

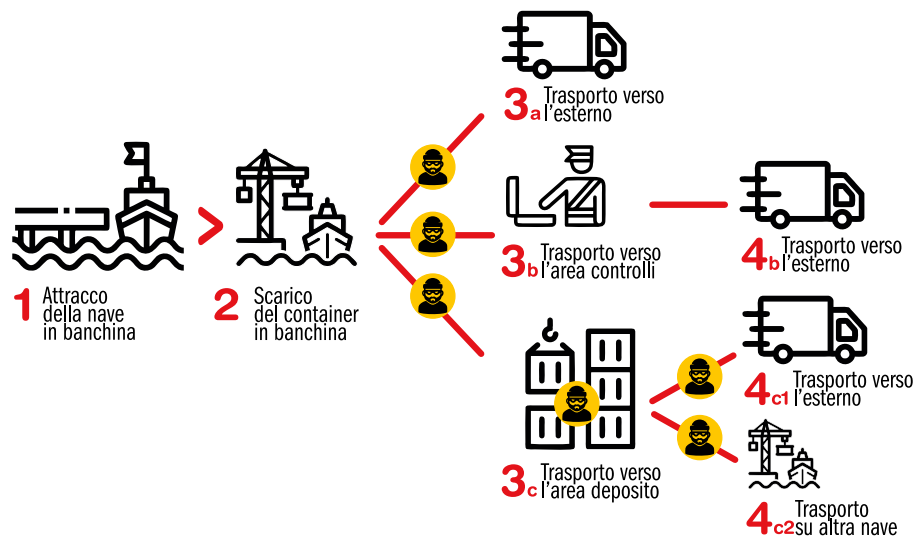


GRAFICO 8 | Fonte: elaborazione Libera da dati DNA (2006-2018) e DIA (2019-2022)

Nella prima fase la nave attracca e staziona a ridosso della banchina, in attesa che la gru prenda il contenitore. Nella fase successiva il gruista scarica il contenitore dalla nave e lo posiziona in banchina, a ridosso dell’imbarcazione, dove il resto della squadra è in attesa. Una volta che il contenitore si trova in banchina, può proseguire la movimentazione verso tre strade: l’esterno, l’area controlli, l’area deposito. Ciò avviene sulla base della destinazione finale del contenitore, del programma operativo definito dal terminalista e dalle valutazioni delle agenzie di controllo. Dall’area controlli o deposito, l’ultima fase prevede la fuoriuscita del contenitore dal porto o l’imbarco su un’altra nave.

Nella logistica marittima **i tempi di questa fase sono estremamente rilevanti**. A parità di tempi di navigazione – che dipendono dal tipo di imbarcazione e dalle condizioni meteo – **ciò che effettivamente rende preferibile l’utilizzo da parte degli spedizionieri di una rotta commerciale rispetto ad un’altra è proprio la riduzione dei tempi di sosta negli scali**. Una riflessione analoga è valida anche per i traffici illeciti. Se si prende in considerazione una prospettiva macro – cioè, il traffico dal momento in cui la merce viene prodotta, trasportata e poi distribuita – i tempi sono lunghi, nel caso degli stupefacenti possono passare anche diversi mesi dal momento della produzione a quello della consumazione. Nonostante i tempi dilatati dei traffici, l’elemento temporale all’interno del porto diventa fondamentale: i gruppi criminali hanno tutto l’interesse, in tutti i tipi di traffici, a fare in modo che la merce non sostì a lungo nello scalo. Infatti, **più è prolungata la permanenza, più sarà elevato il rischio di eventuali controlli** in una zona particolarmente presidiata

dalle autorità pubbliche. Questo assunto è particolarmente significativo nella tecnica del rip-on/rip-off, poiché l’inserimento dello stupefacente all’interno del contenitore avviene, spesso, all’insaputa del destinatario della merce lecita; pertanto, il recupero della droga da parte dell’organizzazione deve essere estremamente rapido, nell’intervallo di tempo che sta tra lo scarico del contenitore e la fuoriuscita del porto.

Alla luce dello schema proposto, è possibile individuare i tre momenti di possibile intervento della squadra di recupero:

- A) Nell’intersezione tra la fase 2 e le fasi 3a, 3b, 3c;
- B) Durante la fase 3c;
- C) Tra la fase 3c e le fasi 4c1 e 4c2.

Quali sono, pertanto, le figure professionali che possono ricoprire un ruolo funzionale al recupero? è possibile individuare diversi attori che possono a vario titolo facilitare – o non ostacolare – l’attività: chi si occupa della definizione delle squadrate di lavoro; chi del planning delle movimentazioni (dispatcher); chi del rispetto del planning in banchina (checker); il gruista; il carrellista, rallista o autista di Straddle Carrier; il rizzatore; l’operatore di piazzale (foreman); l’addetto ai controlli. Proprio soffermandosi su queste figure è possibile riscontrare che nel favorire il traffico di stupefacenti alcune possono svolgere atti d’ufficio, altre atti contrari ai doveri d’ufficio. Inoltre, nel farlo, possono adottare un ruolo attivo o un ruolo inerte. Come abbiamo visto, in alcuni casi **non è necessario che la persona coinvolta si adoperi nello svolgere attività diverse da quelle richieste dal proprio lavoro ordinario o quotidiano, poiché anche queste possono concorrere alla buona riu-**

scita del traffico. Ad esempio la decisione di come e dove spostare un contenitore, la pianificazione delle squadre di lavoro, il tipo di controllo da svolgere sono scelte frutto di processi decisionali legittimi che,

a seconda di come sono resi operativi, possono rivelarsi di supporto per i traffici illeciti. Di seguito si propone uno schema riassuntivo.

Ruoli e azioni dei lavoratori portuali per facilitare i traffici illegali

Ruolo/Azione	Atti d'ufficio	Atti contrari ai doveri d'ufficio
Attivo	Movimento container Planning attività Planning squadre di lavoro	Apertura contenitore Recupero fisico dello stupefacente Condivisione di informazioni Garantire accesso all'area
Inerte	Mero controllo documentale Decisione di non svolgere controllo	Evitare i controlli Evitare sanzioni

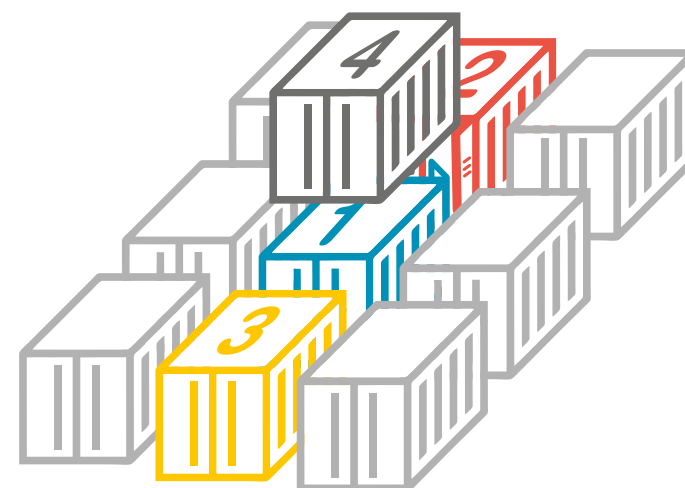
Naturalmente, chiunque partecipi al recupero ha bisogno di particolari informazioni legate alla nave (nome, data e orario di attracco, planning di scarico), al singolo contenitore (sigla alfanumerica di riferimento, percorso e destinazione, merce legale contenuta) e allo stupefacente occultato (quantitativo, modalità di occultamento). Oltre alle informazioni, chi si occupa materialmente del recupero deve avere a disposizione una serie di strumenti che consentano di operare rapidamente, mimetizzando le operazioni con l'attività portuale e non lasciando traccia. Una dotazione composta da strumenti di lavoro come cesoie e guanti per l'apertura del sigillo, un duplicato del sigillo per rimpiazzare quello rimosso, un abbigliamento di riconoscimento identico a quello utilizzato per il lavoro portuale e, nel caso di cospicui quantitativi, un veicolo autorizzato all'accesso che possa muoversi in area portuale senza essere sottoposto a controllo. Inoltre, è da sottolineare come in particolare questo tipo di recupero presupponga l'utilizzo delle port facilities da parte dei componenti del gruppo, che sfruttano

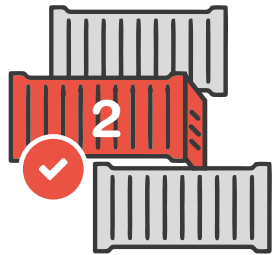
l'infrastruttura e la strumentazione dell'economia legale per i propri fini.

Un sistema immutabile? Niente affatto. Proprio come emerge dall'inchiesta "Tre-Croci", i trafficanti hanno provato ad affinare la tecnica per rendere inefficaci i controlli delle autorità. La DCSA (2023) sostiene si tratti di una evoluzione della tecnica del rip-on/rip-off con l'uso di un cavallo di Troia. **È necessario il coinvolgimento di almeno 5 persone e la movimentazione di 4 container:** "Un primo container, ove è stato occultato l'illecito carico di droga, è indicato dall'organizzazione criminale "mittente" della cocaina, in transhipment presso il porto prestabilito. Un secondo container, denominato "uscita", individuato dall'organizzazione criminale importatrice, già sottoposto con esito regolare ai controlli doganali, si trova già "a disposizione" nel piazzale del porto. Un terzo container, casualmente scelto tra quelli presenti sul piazzale, è vuoto ed ha la funzione di "cavallo di Troia"; è destinato, in sostanza, al mero trasporto dei componenti della "squadra" incaricati del trasbordo delle

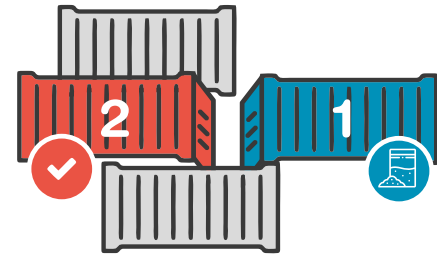
partite di cocaina. Il quarto container, denominato "ponte", è casualmente scelto tra quelli presenti sulla banchina e viene utiliz-

zato per sottrarre alla vista le operazioni di trasbordo" (DCSA 2023, p. 58).

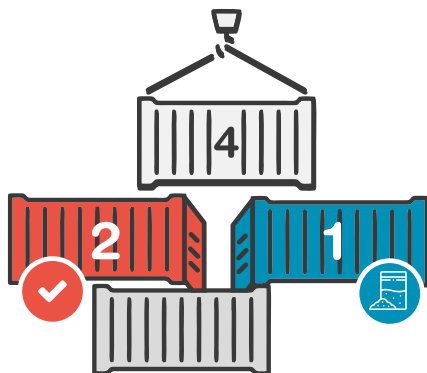




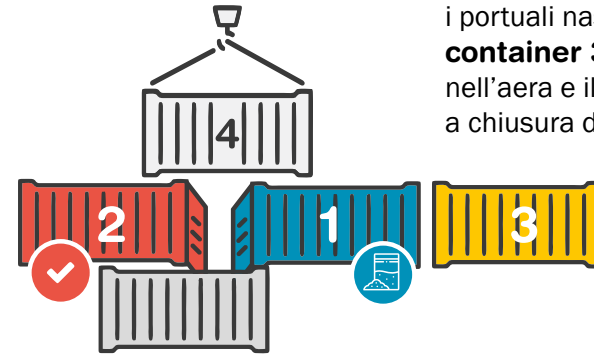
il **container 2** è nell'area, in un corridoio, coperto ai lati e dietro da altri container



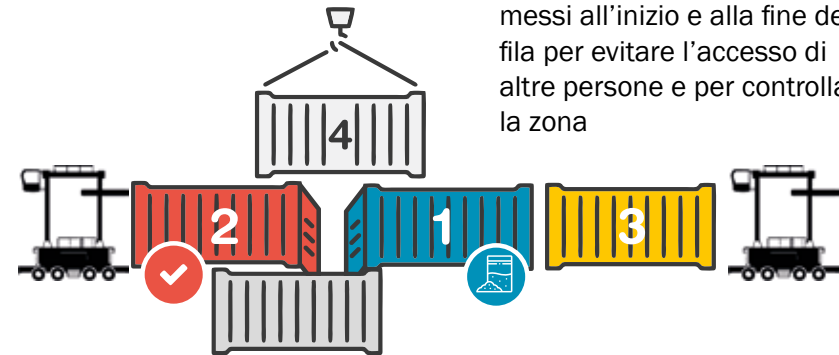
arriva il **container 1** con la droga



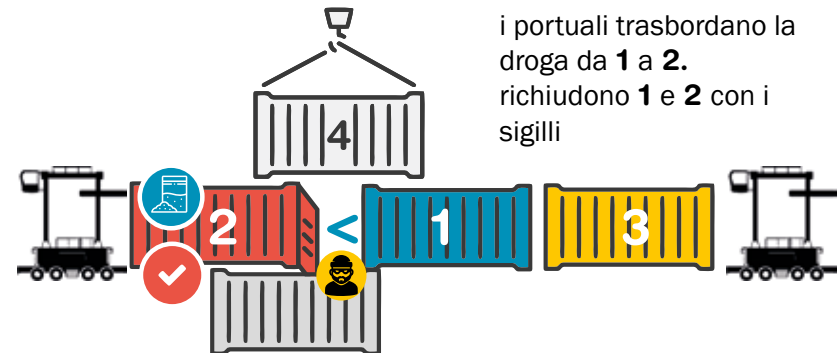
il container **4** viene messo a copertura sopra **1** e **2**



i portuali nascosti nel **container 3** vengono portati nell'area e il container messo a chiusura della fila



due straddle carrier vengono messi all'inizio e alla fine della fila per evitare l'accesso di altre persone e per controllare la zona



i portuali trasbordano la droga da **1** a **2**. richiudono **1** e **2** con i sigilli



i container vengono rimessi a posto e i portuali escono dalla zona nascosti dentro 3

il container 2 viene recuperato da una ditta di trasporto compiacente e portato fuori dal porto



Una volta individuato un “corridoio” libero tra due file di container, in una zona non controllata del porto, il container “mittente” e “uscita” vengono posti uno di fronte all’altro con i portelloni aperti, sopra di essi un altro **a fare da ponte, e di fronte, a chiudere il corridoio, il “cavallo di Troia” all’interno del quale si nascondono i portuali corrotti.** Questi ultimi possono così procedere al trasbordo dello stupefacente in tranquillità, riponendo poi il container “mittente”, ormai svuotato della merce illecita, al proprio posto, e il container “uscita” nella zona di ritiro, pronto ad essere prelevato da una ditta di trasporto compiacente, che provvede a portarlo a destinazione.

4.4 Oltre il porto, le rotte alternative

I traffici illeciti che si svolgono in ambito marittimo sono da sempre oggetto di continue evoluzioni, influenzate dalle rotte di commercio marittimo, dalle innovazioni tecnologiche relative ai mezzi di trasporto e dall’azione delle autorità di contrasto. Questi mutamenti riguardano anche le modalità con cui le sostanze illecite vengono movimentate. Non si tratta necessariamente di procedure sempre nuove, particolarmente mente articolate o tecnologicamente avanzate, ma sicuramente sono adattive

rispetto ai cambiamenti che avvengono in ambito marittimo. Come si è visto, negli ultimi anni in Italia l’attenzione delle autorità inquirenti nei confronti dei casi di criminalità in ambito portuale è aumentata notevolmente, soprattutto verso gli scali commerciali. Con l’aumento dell’attività repressiva, si sono notati fenomeni di diversificazione territoriale - cioè, di spostamento delle attività criminali da un porto all’altro - e di diversificazione operativa - cioè, di cambiamento nelle modalità di traffico. In altre parole, **tanto più i porti sono stati oggetto di controllo, tanto più i gruppi di trafficanti hanno dovuto trovare canali alternativi per movimentare merce illecita.**

Alcune inchieste emerse nella cronaca degli ultimi anni sono esemplificative.

Uno dei casi che offre maggiori spunti di riflessione è l’operazione **“Buon vento genovese”**, condotta dalla Guardia di Finanza e coordinata dalla DDA di Genova, che ha individuato e tratto in arresto una rete di trafficanti dedita all’importazione di oltre 350 kg di cocaina dalla Colombia al porto turistico della Marina di Sestri Ponente di Genova. Un’inchiesta importante perché per la prima volta nel contesto genovese viene confermata da un giudice l’aggravante per il gruppo di aver operato nel traffico di stupefacenti con lo scopo di favorire l’organizzazione mafiosa ‘ndranghetista. A gestire l’importazione dello stupefacente vi erano esponenti del clan di ‘ndrangheta degli Alvaro di Sinopoli (RC). Uno di questi, il vertice dell’organizzazione, era il fratello di un esponente della famiglia Alvaro che aveva già partecipato un paio di anni prima all’importazione di carichi di cocaina dal Sudamerica attraverso il porto di Genova, tramite l’occultamento della sostanza all’interno dei contenitori. Si può dun-

que notare un processo di apprendimento da parte del clan mafioso, che, a seguito dell’attività repressiva, **diversifica le modalità di trasporto, ma non abbandona il mercato illegale.** Sebbene l’operazione sia stata condotta con il coinvolgimento di agenti infiltrati, è ragionevole ipotizzare che il contributo offerto dall’operatore di polizia non abbia modificato radicalmente le modalità di trasporto individuate dall’organizzazione. Alvaro, che decise di contrattare direttamente con i narcos colombiani, **ha trovato la disponibilità di un veliero e di uno skipper** per attraversare l’oceano al costo di circa un milione di euro. Di questi, parte sarebbero stati pagati come anticipo, altri al momento della consegna in porto per corrompere i portuali (anche se, per

Tanto più i porti sono stati oggetto di controllo, tanto più i gruppi di trafficanti hanno dovuto trovare canali alternativi per movimentare merce illecita.

l’occasione, si trattava di appartenenti alla Guardia di Finanza).

Un’altra inchiesta, conclusa nel 2021 dalla Direzione Distrettuale Antimafia di Firenze, ha svelato un’altra tecnica utilizzata dai trafficanti al fine di aggirare i controlli sulla merce che attraversa i porti commerciali, e in particolare quello di Livorno. Il nome è **“Molo 13”** e ha visto protagonisti un affiliato alla cosca ‘ndranghetista Gallace, un suo sodale, un trafficante di droga colombiano e la proprietaria di un’azienda di noleggio barche con sede a La Spezia. Secondo i piani del mafioso, i circa 200 kg

di cocaina caricati su una nave portacontainer battente bandiera cipriota e partita dalla Colombia avrebbero dovuto raggiungere la Spagna, in particolare il porto di Barcellona, e lì lo stupefacente sarebbe stato recuperato da alcuni portuali. I problemi, però, sono sorti quando la rotta commerciale della nave cambia, tra l'aprile e il maggio 2017: la destinazione da Barcellona diventa Algeciras. A quel punto sono cambiati i piani e il mafioso insieme a un sodale cerca delle soluzioni alternative. L'idea è che un marinaio compiacente butti lo stupefacente - suddiviso in panetti e contenuto all'interno di sei borsoni - nelle acque di fronte al porto di Livorno, legandolo a del pallet o delle taniche galleggianti, per poi recuperarlo con un gommone, un peschereccio o una piccola imbarcazione. Così **viene reclutata nell'operazione la proprietaria dell'azienda di noleggio barche spezzina**, che mette a disposizione un'imbarcazione a vela di 12 metri, utilizzata solitamente per fini turistici. In quel momento viene composto un piccolo equipaggio, compreso di skipper, che parte dallo scalo spezzino in direzione Livorno in modo da trovarsi in prossimità dello scalo labronico, nelle coordinate concordate con il marinaio, intorno all'ora prevista per il recupero dello stupefacente. Probabilmente le avverse condizioni meteo o la corrente fanno fallire il piano: i trafficanti non sono riusciti a trovare lo stupefacente, che invece viene

L'idea è che un marinaio compiacente butti lo stupefacente - suddiviso in panetti e contenuto all'interno di sei borsoni - nelle acque di fronte al porto di Livorno, legandolo a del pallet o delle taniche galleggianti, per poi recuperarlo con un gommone, un peschereccio o una piccola imbarcazione.

rinvenuto nei giorni successivi sugli scogli del lungomare livornese.

Questi casi mostrano una particolare capacità da parte dei trafficanti (e in particolar modo dai gruppi in cui sono coinvolti soggetti 'ndranghetisti) **di adattarsi ai mutamenti che riguardano l'ambito marittimo**. Per rispondere agli imprevisti, per ridurre le possibilità di essere intercettati o solo per scelte strategiche, talvolta le organizzazioni criminali cercano di aggirare lo spazio portuale preferendo altri canali di ingresso dello stupefacente. Un ricorso a vie alternative che segnala ancor di più **il ruolo centrale delle misure di prevenzione e di controllo in ambito portuale**.

5

GIOIA TAURO, LA 'NDRANGHETA GIOCA IN CASA

Michele Albanese

GIOIA TAURO – “Reggio Calabria 16 luglio 1970”: è il giorno dell'assemblea popolare convocata in Piazza Italia dal sindaco di allora Pietro Battaglia. Quel giorno iniziano i cosiddetti “Moti di Reggio”, prima una reazione popolare contro il capoluogo a Catanzaro e poi l'occupazione e la regia della destra che scatenò il ribellismo con scontri, barricate, molotov, incendi, carri armati, morti e feriti e tanti arresti. Un allenamento si disse in alcuni ambienti di quello che doveva accadere in Italia con il “Golpe Borghese” che scattò l'8 dicembre di quell'anno e che venne poi abortito. Borghese, insieme a delle Chiaie e Concutelli, l'anno precedente incontrarono in Aspromonte i capi della 'ndrangheta calabrese, stringendo un patto d'acciaio. Il Governo, guidato dal democristiano Emilio Colombo, rispose alla Piazza, varando a favore della Calabria un pacchetto di investimenti massiccio sulla regione: l'università a Cosenza, il capoluogo a Catanzaro, il V° Centro Siderurgico a Gioia Tauro e l'industria chimica a Reggio Calabria. Migliaia di miliardi di vecchie lire, un tesoretto che faceva gola alla 'ndrangheta che da criminalità agro

pastorale divenne mafia imprenditrice. Con i sequestri di persona raccolse i soldi per dotarsi di camion e ruspe, impianti di cemento e forniture di ferro. **La prima pietra del costruendo V° Centro venne apposta il 25 aprile del 1975 da Giulio Andreotti, che prima di recarsi sui cantieri prese un caffè presso l'Euromotel che gli venne servito da uno dei boss di Gioia Tauro**. La vera storia del porto di Gioia Tauro inizia quel giorno. Le ruspe divorarono 708 ettari di agrumeto ed uliveto che davano lavoro a circa 20 mila persone, raserò al suolo un paese intero Eranova e le draghe scavarono il canale portuale mangiando terra fertile. **Ruspe, cemento e ferro, ovvio, venivano fornite dalla nuova “'ndrangheta servizi spa” a mega colossi edili che avevano vinto gli appalti**. Del vecchio Centro Siderurgico si costruì il porto, la superstrada jonio – tirreno e la Diga sul Fiume Metramo. La grande e colossale piscina venne completata a metà degli anni '80 e dopo innumerevoli perizie suppletive costò quasi mille miliardi di vecchie lire. Ma restò per anni una grande piscina dove proliferavano le cozze e altri crostacei. Poi a qualcuno



venne l'idea di fare di quel porto la base per una mega centrale a carbone di 2800 Mgw dall'Enel. La forte opposizione delle popolazioni locale e dei sindaci della Piana portò la Procura di Palmi allora guidata da Agostino Cordova, a sequestrare i cantieri che erano stati infiltrati dalla 'ndrangheta. Rimase quel porto ottimo per i pescatori occasionali fino a quando un imprenditore di origine genovese, Angelo Ravano, che aveva fondato la Contship Italia con sede a Londra, sorvolando la Calabria, intuì che lì poteva nascere un grande hub di trasbordo di container essendo Gioia Tauro collocato sulla terra ferma e lungo l'asse Suez - Gibilterra. Un luogo ideale per rafforzare gli asset logistici del Mediterraneo. Chiese ed ottenne dal Governo, (Ciampi Presidente) un protocollo di intesa (1993) per sviluppare il porto. I lavori partirono subito: vennero attrezzate banchine e piazzali con gru e carrelli semoventi e nell'ottobre del 1995 arrivò la prima portacontainer. **Gioia Tauro divenne una sorta di miracolo italiano**, scalando le classifiche dei volumi movimentati in Europa e nel Mediterraneo diventando leader del mercato dello shipping in pochi anni. **Una grande opportunità anche per le potenti famiglie criminali calabresi che si sono trovate in casa uno straordinario approdo anche per merce illegale** a cominciare dai colossali traffici di cocaina che vedono la 'ndrangheta calabrese a ge-

stire oltre l'80 % della cocaina prodotta in Sud America. Una guerra che si combatte all'interno del porto tra finanziari, doganieri e trafficanti. **Gioia Tauro oggi è uno dei porti strategici per l'importazione della cocaina in Europa.** I numeri dei sequestri sono ingentissimi e danno l'idea dei guadagni enormi che fa la 'ndrangheta la quale, grazie a questi business sta comprando mezza Europa: ad Aprile del 2023 la Guardia di Finanza e le Dogane hanno comunicato che nei due anni precedenti erano stati sequestrati solo a Gioia Tauro, **ben 38 tonnellate di cocaina, circa il 93,7% di quella sequestrata in tutta Italia.** Si comunicò che era stata alzata la percentuale dei sequestri da una media dell'8 - 10% al 20-22%. Ciò significa che se sono state sequestrate 38 tonnellate in due anni ne sono passate oltre 150 tonnellate, destinate in tutta Europa e non solo nel nostro paese. Basta fermarsi un attimo per calcolare il valore sulle piazze di spaccio di oltre 150 tonnellate di coca che una volta tagliate valgono ben 600 tonnellate per immaginare gli ingentissimi guadagni che stanno alla base del business. Miliardi e miliardi di euro, molti di più di una finanziaria dello Stato, che drogano il mercato legale con flussi di economia illegale, condizionando i sistemi delle relazioni economiche e sociali del nostro Paese e non solo.

APPENDICE METODOLOGICA

Come spiegato in premessa, il rapporto ha l'obiettivo di fornire un'analisi aggiornata dei fenomeni criminali nei porti italiani, con focus specifico sulle organizzazioni mafiose.

Vista la limitata disponibilità di dati a riguardo, si è deciso di condurre un'ampia ricerca empirica che - sebbene non esaustiva - potesse offrire una fotografia quanto più completa di una pluralità di fenomeni. Per farlo, sono stati adottati metodi diversi che hanno riguardato in gran parte l'analisi di fonti aperte.

Nel primo capitolo sono state analizzate le relazioni di diverse istituzioni pubbliche che, per particolari competenze, hanno dedicato spazio alle proiezioni criminali in porto. Il primo paragrafo analizza la prospettiva della Commissione Parlamentare Antimafia, per la quale viene ampliata e aggiornata una precedente ricerca (Antonelli 2021). Nei paragrafi successivi vengono presi in esame le relazioni annuali e semestrali della Direzione Nazionale Antimafia, della Direzione Investigativa Antimafia e della Direzione Centrale dei Servizi Antidroga. Le finalità di questi documenti sono ovviamente diverse rispetto a quelle dell'analisi scientifica; pertanto, vi sono alcuni limiti che vanno tenuti in considerazione: essi rappresentano il punto di vista istituzionale sul tema, mirano a dare una particolare enfasi alle azioni condotte dall'ente (non precisando le modalità di raccolta dati) e,

nella quasi totalità, non presentano una sezione specifica sulle proiezioni criminali in porto. Nonostante questi limiti, si tratta di una delle migliori risorse a disposizione possibili poiché prodotti da soggetti che hanno particolari competenze sul tema.

Nel secondo capitolo, invece, al fine di mappare in modo sistematico il maggior numero possibile di eventi di criminalità avvenuti in ambito portuale nel 2022, è stata svolta un'analisi incrociata di una pluralità di dati provenienti da tre matrici: a) l'archivio dei comunicati stampa prodotti dall'Agenzia dei Monopoli e delle Dogane; b) l'archivio dei comunicati stampa prodotti dalla Guardia di Finanza; c) l'archivio contenente la rassegna stampa prodotta da Assoporti. Tutti i documenti prodotti dal 01/01/2022 al 31/12/2022 sono stati analizzati manualmente per individuare gli eventi che si sono manifestati in ambito portuale. Una volta selezionati, le informazioni contenute nei documenti sono state catalogate all'interno di un dataset suddiviso in 6 macro-sezioni (riferimenti evento; riferimenti geografici; riferimenti proiezioni criminali; riferimenti attività criminali; riferimenti attori coinvolti; altro) per un totale di 25 variabili. La costruzione del dataset è stata condotta in diverse fasi: 1) Elaborazione e individuazione delle variabili; 2) raccolta e inserimento dei dati; 3) revisione.

Fase 1. Il dataset è composto da 6 sezioni che riguardano: informazioni relative alla

codificazione dell'evento (codice univoco; anno; data; fonte; pagina); riferimenti geografici (regione; porto; import/export/transit trade; paese e porto di import; paese e porto di export); riferimenti al tipo di proiezioni criminali (nome gruppo; nome consorzio; origine territoriale); riferimenti alle attività criminali (business legale; business illegale; quantità e tipo di merce sequestrata; tipo imbarcazione; luogo occultamento); riferimenti agli attori criminali (numero e tipo di attori pubblici e privati coinvolti); sintesi e riferimenti (modalità emersione; riassunto; note).

Fase 2. La fase di raccolta e catalogazione dei dati è stata condotta manualmente attingendo alle fonti liberamente accessibili online dai siti istituzionali degli enti. Per evento di criminalità si intende tutti gli episodi emersi pubblicamente che riguardano una notizia di reato, l'avvio di indagini, lo svolgimento di attività di inchiesta o l'attività di sequestro che presenta un numero sufficiente di variabili tale da poter essere catalogato in modo univoco. Sono stati presi in considerazione solo ed esclusivamente quegli eventi che si sono manifestati all'interno del porto, e non altri fenomeni che investono la sfera marittima. Ad esempio, non sono stati inseriti: i casi di traffico di esseri umani se il porto non è di destinazione, ma è indicato dalle autorità; il traffico di armi se relativo a commercio lecito; i casi di mancato rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione o sul lavoro; le attività di pesca di frodo; i sequestri di imbarcazioni come sanzione di guerra; le frodi nelle attività retroportuali.

Fase 3. Le stringhe raccolte sono state uniformate e, qualora relative al medesimo evento, unificate. Data la particolare natura delle fonti, non è stato possibile per tutti

gli eventi inserire informazioni per tutte le variabili. Questo dipende dal tipo di fonte utilizzata, che ha finalità differenti rispetto a quelle dell'analisi. Questa ricerca ha restituito 140 eventi di criminalità. Il dataset, sebbene non restituisca in modo completo la pluralità e varietà di manifestazioni criminali, rappresenta allo stato attuale il primo tentativo di fotografare il fenomeno.

Naturalmente, tutte le fonti esaminate presentano alcune criticità che necessitano di essere affrontate. La prima, comune a tutte, riguarda le diverse finalità per cui sono state prodotte rispetto all'analisi qui svolta. Infatti, i comunicati stampa dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza sono documenti prodotti per dare conto dell'attività repressiva delle articolazioni territoriali delle stesse, tendono dunque ad enfatizzare i meccanismi operativi e le campagne di tutela promosse rispetto alle dinamiche criminali di ciascun evento. La seconda criticità riguarda il fatto che, benché l'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza siano i soggetti che hanno una particolare competenza in ambito portuale, non sono le uniche agenzie di contrasto che possono operare in quello spazio, per cui fanno riferimento esclusivamente alle attività che le vedono protagoniste. In terzo luogo, per quanto riguarda la rassegna stampa prodotta da Assoport, essa, di cui non sono esplicitati i criteri di realizzazione, contiene esclusivamente gli eventi criminali che sono stati oggetto di emersione pubblica su media cartacei o digitali.

In questo senso, i risultati devono essere interpretati alla luce di alcune premesse:

1) essi possono mappare l'attivismo delle forze dell'ordine o la capacità delle stesse di intervenire nel contesto portuale;

2) ad una elevata quantità di eventi criminali in un porto non corrisponde necessariamente una maggiore attività criminale, ma sicuramente una elevata esposizione del porto agli interessi criminali;

3) i dati sugli eventi criminali devono essere analizzati alla luce dei meccanismi di funzionamento dell'economia legale: tipo, ampiezza e core business di un porto contribuiscono a determinare le condizioni per lo svolgimento di determinati fenomeni illeciti.

In definitiva, al netto di queste criticità, i dati contenuti nel dataset sono da intendersi come sottostimati rispetto al numero effettivo di eventi criminali in porto.

È comunque necessario precisare che non tutti gli eventi criminali che sono stati catalogati - e quindi hanno trovato una qualche forma di pubblica emersione - sono seguiti da una qualche forma di sanzione, da processi o da condanne. Per le finalità di questo report, gli elementi raccolti rappresentano evidenti segnali di allarme rispetto all'attrattività del porto per gli interessi criminali. In questo senso, è necessario qui parlare di proiezioni e non di presenze criminali, soprattutto in relazione ai traffici illeciti.

Ancora diversa la modalità di analisi e la base empirica che caratterizzano il terzo capitolo. I dati che emergono riflettono la particolare natura della fonte (DNA e DIA), che raccontano un punto di vista sul tema, molto spesso focalizzato su operazioni e informazioni di intelligence. Sono state prese in esame due matrici di dati: 1) le relazioni annuali della DNA, pubblicate tra il 2006 e il 2018 e riferite all'anno precedente; 2) le relazioni semestrali della DIA, pubblicate tra il I semestre 2018 e il II se-

mestre 2022.

La scelta metodologica si è resa necessaria a causa dell'impossibilità di accedere alle relazioni della DNA successive poiché non pubblicate. Benché le fonti siano disomogenee, per gli obiettivi del capitolo non risultano esservi conseguenze negative: l'intento è di analizzare l'emersione del fenomeno, di cui al massimo è possibile riscontrare una stima al ribasso. All'interno dei documenti esaminati, sono stati raccolti tutti i riferimenti nei quali compaiono le parole "porto/i" e "portuale/i" e che hanno in qualche modo a che fare con segnalazioni circa la proiezione criminale negli scali. Alcuni riferimenti sono più completi e fanno riferimento a operazioni di polizia o inchieste giudiziarie, altri si limitano a segnalare degli interessi, talvolta specificando in quale tipo di mercato (legale o illegale). Tutti i riferimenti sono stati catalogati all'interno di un dataset. Data la particolare natura della fonte, l'analisi non prende in considerazione le proiezioni criminali annualmente emerse - soggette a una serie di fattori che renderebbero il dato estremamente variabile - ma prova ad analizzarle in una visione sistemica che si sviluppa nel tempo.

I materiali raccolti nella prima parte della ricerca hanno poi orientato nella selezione dei casi studio presentati nel quarto capitolo e la loro analisi.

FONTI e RIFERIMENTI

BIBLIOGRAFIA

- Antonelli M., (2020a) An exploration of organized crime in Italian ports from an institutional perspective. Presence and activities. Trends Organized Crime (2020).
- Antonelli M., (2020b) Infiltrazioni criminali nel sistema della logistica e dei porti in Toscana, in “Quinto rapporto sui fenomeni corruttivi e di criminalità organizzata in Toscana (Anno 2020)”, Edizioni della Regione Toscana, Firenze, 202.
- Antonelli M., (2021) Criminalità organizzata e corruzione nel sistema portuale italiano. Analisi e rappresentazioni secondo la prospettiva della Commissione Parlamentare Antimafia. The Lab's Quarterly. / a. XXIII / n. 1 (gennaio-marzo), pp. 73-95.
- Antonelli M., (2022) E il trafficar m'è dolce in questo mar... ligure. La criminalità organizzata nel sistema portuale: interessi, dinamiche e attori, in M. Antonelli e S. Busi, Punto e a capo. Storia ed evoluzione di mafia e antimafia in Liguria, Genova, Genova University press, (pp. 125-148).
- Corte di Assise di Appello di Torino (2000), Sentenza n. 13/2000, RG n. 3/99, RGNR n. N. 1394/94-3401/94-1839/94, 1443/94-1346/94- 4153/95, 4444/95-12/96-40/96- 1443/94-1364/94
- CPA (1976a). Relazione conclusiva (No. VI leg. Doc. XXIII n. 2). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (1976b). Documentazione allegata alla Relazione conclusiva Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere (No. VI leg. Doc. XXIII n. 1/VIII Vol. quarto, tomo quattordicesimo, parte prima). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (1994a). Relazione sulle risultanze dell'attività del gruppo di lavoro incaricato di svolgere accertamenti su insediamenti e infiltrazioni di soggetti ed organizzazioni di tipo mafioso in aree non tradizionali (No. XI leg Doc. XXIII n. 11). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (1994b). Relazione conclusiva (No. XI leg Doc. XXIII n. 14). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2000a). Relazione sulla criminalità organizzata in Campania (No. XIII leg Doc. XXIII n. 46). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2000b). Relazione sullo stato della lotta alla criminalità organizzata in Calabria (No. XIII leg Doc. XXIII n. 42). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2001a). Relazione conclusiva (No. XIII leg Doc. XXIII n. 57). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2001b). Relazione sul fenomeno criminale del contrabbando di tabacchi lavorati esteri in Italia e in Europa (No. XIII leg Doc. XXIII n. 56). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2006). Relazione conclusiva (No. XIV leg Doc. XXIII n. 16). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2008). Relazione annuale sulla 'ndrangheta (No. XV leg. Doc. XXIII n. 5). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2013). Relazione conclusiva (No. XVI leg. Doc. XXIII n. 16). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2018). Relazione conclusiva (No. XVII leg. Doc. XXIII n. 38). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2022). Relazione conclusiva (No. XVIII leg. Doc. XXIII n. 37). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- CPA (2022b). Relazione sulla sicurezza portuale e i presidi di legalità contro l'infiltrazione della criminalità organizzata (No. XVIII leg. Doc. XXIII n. 24). Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.
- DCSA (2023). Relazione annuale della Direzione Centrale per i Servizi Antidroga 2023 su dati 2022. Direzione Centrale per i Servizi Antidroga - Ministero dell'Interno.
- DCSA (2023b). Relazione annuale della Direzione Centrale per i Servizi Antidroga 2023 su dati 2022. Analisi dei traffici internazionali di cocaina via mare. Direzione Centrale per i Servizi Antidroga - Ministero dell'Interno.
- DIA (2019a). Relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia - I semestre 2019 (No. Doc. LXXIV n. 4). Roma: Direzione Investigativa Antimafia.
- DIA (2019b). Relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia - II semestre 2019 (No. Doc. LXXIV n. 4). Roma: Direzione Investigativa Antimafia.
- DIA (2020a). Relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia - I semestre 2020 (No. Doc. LXXIV n. 4). Roma: Direzione Investigativa Antimafia.
- DIA (2022a). Relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia - I semestre 2022.
- DIA (2022b). Relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia - II semestre 2022.
- DNA Relazione annuale sulle attività svolte dal Procuratore nazionale e dalla Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo nonché sulle dinamiche e strategie della criminalità organizzata di tipo mafioso – anni 2006-2018. Roma: Direzione Nazionale Antimafia.
- Europol (2023), Criminal Networks in EU Ports: Risks and Challenges for Law Enforcement Focus

on the Misappropriation of Container Reference Codes in the Ports of Antwerp, Hamburg, and Rotterdam. Joint Report of Europol and the Security Steering Committee of the Ports of Antwerp, Hamburg/Bremerhaven, and Rotterdam. EUROPOL.

- Procura Generale della Repubblica presso la Corte di Appello di Firenze, Inaugurazione dell'anno giudiziario 2021. Intervento del Procuratore Generale Marcello Viola. Firenze, 30 gennaio 2021.
- Scaturro R. & W. Kemp (2022) Portholes. Exploring the maritime balcan routes. Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Research Report.
- Sergi A., (2020) The Port-Crime Interface A Report on Organised Crime and Corruption in Seaports. University of Essex.
- Sergi A., (2021) Policing the port, watching the city. Manifestations of organised crime in the port of Genoa. *Policing and Society*. 31 (6), 639-655.
- Sergi A., Reid, A., Storti, L. and Easton, M., (2021). Ports, Crime and Security Governing and Policing Seaports in a Changing World. Bristol University Press.
- Tribunale di Reggio Calabria (2022), OCC n. 978/22 RGNR DDA - 607/22 RGGIP DDA - 11/22 ROCC DDA e 23/22 ROCC DDA emessa il 24 settembre 2022
- Tribunale di Torino, (1998) sentenza contro Agostino Giuseppe e altri, sentenza del 03/04/1998 N. 9/95 + 5/96 +7/96 +8/96 +9/96, RGNR SENT 3/98.
- UNODC. 2023. World Drug Report 2023. Special Point of Interest. United Nation Office on Drugs and Crime.

L'elenco dei riferimenti è ulteriormente integrato da pubblicazioni, report, risorse digitali e quotidiani che hanno rappresentato letture utili nell'elaborazione del rapporto e che possono essere intese come testi di approfondimento sul tema.

- Calderoni, F. 2012. The Structure of Drug Trafficking Mafias: The 'Ndrangheta and Cocaine. *Crime Law And Social Change* 58: 321–349.
- EMCDDA. 2023. European Drug Report 2023: Trends and Developments. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction.
- Easton, M. 2020. Policing Flows of Drug in the Harbor of Antwerp: A Nodal-Network Analysis. In *Maritime Supply Chains*, ed. C. Sys and T. Vanelslander, 115–134. Amsterdam: Elsevier.
- Eski, Yarin. 2011. "Port of Call": Towards a Criminology of Port Security. *Criminology & Criminal Justice* 11, no. 5: 415–431.
- Eski, Yarin, and R. Buijt. 2017. Dockers in Drugs: Policing the Illegal Drug Trade and Port Employee Corruption in the Port of Rotterdam. *Policing: A Journal of Policy and Practice* 11, no. 4 (December 1): 371–386.
- Jacobs, J.B. 2006. *Mobsters, Unions, and Feds: The Mafia and the American Labor Movement*. New York; London: New York University Press.
- Roks, R., L. Bisschop, and R. Staring. 2021. Getting a Foot in the Door. Spaces of Cocaine Trafficking in the Port of Rotterdam. *Trends in Organized Crime* 24, no. 2 (June 1): 171–188.
- Sergi, A. 2020. Playing Pac-Man in Portville: Policing the Dilution and Fragmentation of Drug Importations through Major Seaports: *European Journal of Criminology* (April 20). Sage UK: London, England.

■ Sciarrone, R. 2009. *Mafie vecchie, mafie nuove radicamento ed espansione*. Roma: Donzelli.

■ UNODC, and EUROPOL. 2021. *The Illicit Trade of Cocaine from Latin America to Europe: From Oligopolies to Free-for-All? Cocaine Insights 1*. Vienna: UNODC.

SITOGRAFIA

www.adm.gov.it | www.assoporti.it | www.gdf.gov.it | procura-eppo.giustizia.it | www.unodc.org

RASSEGNA STAMPA

La rassegna stampa è tratta dalle seguenti agenzie, quotidiani e periodici:

Adnkronos | Agi | Altreconomia | Ancona Today | Ansa | Askanews | Avvenire | Città della Spezia | Corriere della Calabria | Corriere della Sera | Corriere Marittimo | Dire | Domani | Genova Today | Il Fatto Quotidiano | Il Giorno | Il Mattino | Il Messaggero | Il Nautilus | Il Resto del Carlino | Il Piccolo | Il Post | Il Sole 24 Ore | Informazioni Marittime | Internazionale | Italia Oggi | Italpress | La Gazzetta Marittima | La Nazione | la Repubblica | La Stampa | Lavalibera | L'Espresso | Messaggero Marittimo | Port News | Quotidiano del Sud | Rainews | Ravennanotizie.it | Savona News | Ship Mag | The Medi Telegraph | Trapani Oggi | Wired



LIBERA nasce nel 1995 per andare incontro a un bisogno di giustizia, per colmare o almeno mitigare una sete di verità. Nasce per costruire strade di speranza e di cambiamento. Nasce per non lasciare solo chi ha avuto la vita spezzata dalla violenza mafiosa, per tutti coloro che sono impegnati nel contrastare il crimine organizzato e la corruzione che lo rende possibile.

Libera è una storia di incontri una storia di confronti. Libera è una rete di associazioni nazionali e locali, movimenti e gruppi, cooperative scuole, diocesi e parrocchie, gruppi scout, coinvolti in un impegno non solo “contro” le mafie, la corruzione, i fenomeni di criminalità e chi li alimenta, ma profondamente “per”: per la giustizia sociale, per la ricerca di verità, per la tutela dei diritti, per una politica trasparente, per una legalità democratica fondata sull’uguaglianza, per una memoria viva e condivisa, per una cittadinanza all’altezza dello spirito e delle speranze della costituzione.

È presente su tutto il territorio italiano in 20 coordinamenti regionali, 83 coordinamenti provinciali e 296 presidi locali. Sono 80 le organizzazioni internazionali aderenti al network di Libera Internazionale, in 35 Paesi d’Europa, Africa e America Latina.

Oltre 4.000 sono i giovani che ogni estate partecipano ai campi d’impegno e formazione sui beni confiscati, circa un migliaio quelli che animano progetti di tutela ambientale in collaborazione con Carabinieri Forestale. Oltre 5.000 le scuole e le facoltà universitarie impegnate insieme a Libera nella costruzione e realizzazione di percorsi di formazione e di educazione alla responsabilità e legalità democratica, con il coinvolgimento di migliaia di studenti e centinaia di insegnanti e docenti universitari.

Libera è una storia condivisa e responsabile grazie alla testimonianza dei familiari delle vittime innocenti delle mafie che si impegnano affinché gli ideali, i sogni dei loro cari rimangano vivi.

Libera è progetti e percorsi per la dignità delle persone e la giustizia sociale e la convinzione che per raggiungerli sia necessario un impegno comune.

Libera è da sempre mezzo, non fine il fine è un impegno quotidiano per liberare il paese dalle mafie, dalla corruzione e dalle illegalità.

In una parola: libertà



Libera
Associazioni, nomi e numeri contro le mafie
Via Stamira 5/7 - 00162 Roma

06 69 77 03 01
www.libera.it

