



DIARIO DI BORDO

2025

Storie, dati, meccanismi
delle proiezioni criminali
nei porti italiani

LIBERA

ASSOCIAZIONI, NOMI E NUMERI
CONTRO LE MAFIE

DIARIO DI BORDO

2025

Storie, dati, meccanismi
delle proiezioni criminali
nei porti italiani

Diario di bordo II edizione (su dati 2022, 2023, 2024)

Data pubblicazione: venerdì 30 maggio 2025

di Marco Antonelli, Francesca Rispoli e Peppe Ruggiero
Con i contributi di: Andrea Giambartolomei (*redattore Lavialibera*),
Monica Usai (*settore Internazionale di Libera*)
Si ringraziano per l'attività di catalogazione e di raccolta dati Pietro Carlino,
Giuseppe Lodeserto e Nicola Verdone, studenti del Master in "Analisi,
prevenzione e contrasto della criminalità organizzata e della corruzione",
promosso dall'Università di Pisa, dall'Università Federico II di Napoli,
dall'Università di Palermo, dall'Università di Torino e da Libera.
Si ringrazia Viviana Marrocco (*ufficio stampa di Libera*)

ISBN 9788894611489

Edizioni
Libera Associazioni, nomi e numeri contro le mafie

Libera Associazioni, nomi e numeri contro le mafie
© 2025
Sede legale e operativa: Via Stamira 5 00162 Roma
Codice Fiscale 97116440583 Partita Iva 06523941000
Tel. 06 69770301

Foto pag 12, 21, 42-43, 56,-57 60 © Foto di iStock
Foto pag 31, 64, 66 © Freepik.com

Progetto grafico e impaginazione
Francesco landolo

Stampa
Pibiesse srl - Nocera Inferiore (Sa)

Indice

Premessa	7
1 Illegalità in porto: il 2024 sotto i riflettori	10
2 Illegalità in porto: una fotografia triennale	23
3 La criminalità organizzata in ambito portuale nel corso del tempo	27
4 I broker preferiscono l'Europa del nord a cura di Andrea Giambartolomei	40
5 Strategie, alleanze e pratiche nei porti olandesi: il caso Rotterdam e oltre a cura di Monica Usai	46
6 La circumnavigazione internazionale di cocaina	48
7 Corruzione sottotraccia	50
8 Ombre sotto la lanterna: l'inchiesta sul porto di Genova	54
Appendice metodologica	68

PREMESSA

L'impegno di Libera sul versante della lotta alle mafie e corruzione, e più in generale ai fenomeni d'illegalità, ha due caratteristiche: **la continuità e la coerenza**. Ma è, soprattutto, la realtà delle cifre, delle storie di cronaca, delle denunce e segnalazioni raccolte che c'impone di "ritornare sul luogo del delitto". Il nostro Paese è soggetto a una vera e propria rapina delle sue risorse più preziose, sistematica in alcune aree ma purtroppo assai diffusa sul territorio, che, vale la pena ribadirlo, condiziona gravemente e spesso inibisce nei fatti qualsiasi ipotesi di sviluppo economico sano e pulito. I numeri non lasciano molti margini di dubbio. Siamo davanti a una recrudescenza repressiva che testimonia, da un lato, la persistenza dell'azione dei criminali e, dall'altra, conferma il lavoro importante svolto da forze dell'ordine, enti di controllo e magistratura. E dovrebbe sollecitare risposte coerenti ed efficaci da parte di chi ha responsabilità politiche e istituzionali.

Anche quest'anno, grazie all'elaborazione dei dati fornita dall'analisi dei comunicati **dell'Agenzia delle Dogane** e della **Guardia di Finanza** e la rassegna stampa di Assoporti, è stato analizzato l'andamento dell'attività di contrasto relative alle manifestazioni criminali nel 2024. Una fotografia che rappresenta sicuramente un dato al ribasso rispetto al fenomeno nel suo com-

plesso: le fonti sono limitate e non tutte le notizie emergono nella stampa, ma ad oggi ancora manca un archivio completo sul fenomeno. Il quadro che risulta continua ad essere preoccupante:

115
casi di criminalità
+4,5% rispetto il 2023

in 30 porti nel 2024
28 nel 2023

■ nel corso del 2024 sono stati registrati **115 casi di criminalità** all'interno dei porti italiani (+4,5% rispetto al 2023), con il coinvolgimento di **30 porti** (erano 28 nel 2023). Maglia nera per casi di criminalità spetta al porto di Livorno con 16 casi di criminalità, che scende di una posizione rispetto al 2023 quando erano stati 11 i casi di criminalità. Seguono i porti di Bari e Genova con 10 casi (quest'ultimo scende dalla prima posizione del 2023 quando aveva registrato 13 casi). È proprio il porto di Bari a registrare l'incremento maggiore (passa da un caso del 2023 ai 10 del 2024) seguito da Napoli (da 1 a 7 casi) e Venezia (7 nel 2024, erano 2 nel 2023). Nel 2024 sono cinque le new

entry di porti coinvolti in casi di criminalità: Barletta, Carrara, Lacco Ameno, Marina di Stabia e San Benedetto del Tronto;

■ **a livello regionale la Liguria con 18 casi è la regione con il maggior numero di casi di criminalità** all'interno dei porti, seguita dalla Toscana con 17, la Puglia con 16 e la Campania con 15. Rispetto al 2023, la Liguria conferma la prima posizione, sale la Toscana (era quinta nel 2023 con 11 casi), la Puglia è quarta con 12 casi. Mantiene la terza posizione la Campania;

77,9% (89)
importazione
illegale di merce

9,5% (11)
esportazione

■ dei 115 casi di criminalità, il **77,9% (89)** riguarda attività illegali di **importazione di merce o prodotti** (era il 75,4% nel 2023), il 9,5% (11) riguardano attività illegali di esportazione di merce o di prodotti (nel 2023 il 12,7%), il 5,2% (6) riguarda sequestri di merce in transito, mentre il restante è relativo ad altri fenomeni illeciti non classificabili (9);

■ se prendiamo in considerazione i business illegali, anche per il 2024 il dato che spicca maggiormente riguarda il traffico di prodotti contraffatti, pari al 37,7% dei casi mappati, seguito dal traffico di stupefacenti con il 27% e il contrabbando con il 19,2%. In misura marginale seguono episodi relativi al traffico illecito di rifiuti (5,2%) e illecito finanziario (3,5%);

365 eventi criminali nei porti italiani triennio 2022/2024

1 ogni 3 giorni

■ complessivamente nel triennio 2022-2024 sono **365 gli eventi criminali nei porti italiani**, uno ogni 3 giorni, con il 2022 anno peggiore con 140 eventi criminali. In totale sono 42 i porti italiani in cui sono emersi eventi di illegalità nell'ultimo triennio, di cui 32 di rilevanza nazionale. Al primo posto troviamo i porti di Genova e Livorno, che rappresentano ben il 20% del totale, con 37 eventi ciascuno. Al secondo posto il porto di Ancona con 27 episodi, pari al 7,3%, e al terzo posto lo scalo di Palermo, con 22 episodi, pari al 6%. A seguire ancora Napoli e Salerno (19), poi Civitavecchia e Trieste (18), Brindisi e La Spezia (17), e Venezia (15);

■ analizzando le relazioni della **Direzione Nazionale Antimafia** e della **Direzione Investigativa Antimafia**, pubblicate **tra il 1994 e il 2023, i clan censiti che hanno operato in attività di business illegali e legali sono 109**, con **69 porti italiani** che sono stati oggetto di proiezioni criminali. Un fenomeno che ha investito tutto il Paese, da Nord a Sud;

■ dall'analisi delle relazioni istituzionali emerge come ben **26 gruppi criminali** sono stati interessati ad affari legati ai porti. Sia gruppi mafiosi storicamente radicati, sia gruppi criminali meno noti alle cronache, che segnalano come i porti possano rappresentare per i gruppi territoriali delle occasioni criminali di entrare in contatto

di entrare in contatto con molte e diverse compagini criminali in tutto il mondo. Tra di esse, spiccano le tradizionali mafie italiane: 'ndrangheta, camorra e cosa nostra. Compagioni, però, anche altre organizzazioni criminali di origine italiana: banda della Magliana, Sacra Corona Unita, Stidda 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 nazionalità di provenienza, Albania, Cina, Messico e Nigeria;

■ secondo un recente studio condotto dall'Unione europea, quasi il **70% dei sequestri di droga** da parte delle autorità doganali **avviene nei porti dell'Unione Europea**, con sequestri di grandi volumi di droga, in particolare cocaina, e si calcola che ben 75 porti europei siano utilizzati dai trafficanti, con forti diversificazioni anche nelle rotte e nelle modalità di occultamento della droga;

■ sono **41 gli episodi di presunta corruzione avvenuti nelle Autorità di Sistema portuale italiane tra il 2018 e il 2024**. Questa prima fotografia, che sicuramente non restituisce l'insieme dei fenomeni corruttivi avvenuti nei porti italiani, si basa sull'analisi delle Relazioni del **Responsabile della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione** pubblicate sui siti di tutte le **Autorità di Sistema Portuale**. Il monitoraggio ha dunque riguardato 16 enti pubblici per un arco temporale di 7 anni.

Libera si occupa da trent'anni di mafie e corruzione: nell'arco di questi tre decenni abbiamo seguito i movimenti delle organizzazioni criminali nei luoghi dove si generano

potere, denaro e controllo. I porti, in questo senso, non sono solo snodi della logistica e del commercio internazionale, ma veri e propri territori strategici in cui si concentrano interessi economici, infrastrutturali e criminali. Questi luoghi, apparentemente "di passaggio", sono in realtà porte d'ingresso e di uscita per traffici leciti e illeciti. Sono spazi in cui mafie e corrotti trovano terreno fertile per operazioni di contrabbando, traffico di droga, frodi fiscali, ma anche per inserirsi nelle catene logistiche legali, infiltrare imprese, pilotare appalti, e riciclare denaro. L'analisi delle attività criminali nei porti rivela non solo la pervasività della criminalità organizzata, ma anche le vulnerabilità del sistema pubblico e privato che li gestisce. In un contesto in cui miliardi di euro di fondi pubblici sono destinati all'ammodernamento e allo sviluppo delle infrastrutture portuali — anche attraverso il PNRR — è essenziale accendere i riflettori su questi luoghi.

**Monitorare ciò che accade
nei porti significa osservare in
tempo reale l'evoluzione dei
rapporti tra legalità e illegalità,
tra pubblico e privato, tra
economia e criminalità**

Questo dossier, alla sua **seconda edizione**, nasce, quindi, dalla volontà di colmare un vuoto di conoscenza e di offrire uno strumento di lettura per cittadini, istituzioni e operatori del settore, per comprendere come e dove si manifestano gli interessi criminali nei porti italiani, con l'auspicio di rendere questi luoghi meno permeabili alle infiltrazioni mafiose e corruttive.

1

ILLEGALITÀ IN PORTO: IL 2024 SOTTO I RIFLETTORI

1.1 Numeri e geografia dei casi

Anche quest'anno, grazie all'elaborazione dei dati fornita dall'analisi dei comunicati dell'**Agenzia delle Dogane** e della **Guardia di Finanza** e la rassegna stampa di Assoporti, è stato analizzato l'andamento dell'attività di contrasto relative alle manifestazioni criminali nel 2024. Una fotografia che rappresenta sicuramente un dato al ribasso rispetto al fenomeno nel suo complesso: le fonti sono limitate e non tutte le notizie emergono nella stampa, ma ad oggi ancora manca un archivio completo sul fenomeno. La catalogazione ha preso in considerazione come unità di analisi l'evento criminale, pertanto eventuali non corrispondenze tra numero di porti o di business, e numero di casi sono dovute al fatto che ci sono stati eventi criminali con più di un porto coinvolto e più di un business. Il quadro che risulta continua ad essere preoccupante. Nel corso del 2024 sono stati registrati **115 casi di criminalità** all'interno dei porti italiani (+4,5% rispetto al 2023),

con il coinvolgimento di 30 porti (erano 28 nel 2023). Maglia nera per casi di criminalità spetta al **porto di Livorno** con **16 casi di criminalità**. Seguono i porti di Bari e Genova con 10 casi (quest'ultimo scende dalla prima posizione del 2023 quando aveva registrato 13 casi). È proprio il porto di Bari a registrare l'incremento maggiore (passa da un caso del 2023 ai 10 del 2024) seguito da Napoli (da 1 a 7 casi) e Venezia (7 nel 2024, erano 2 nel 2023). Nel 2024 sono cinque le new entry di porti coinvolti in casi di criminalità: Barletta, Carrara, Lacco Ameno, Marina di Stabia e San Benedetto del Tronto. A livello regionale la Liguria con 18 casi è la regione con il maggior numero di casi di criminalità all'interno dei porti, seguita dalla Toscana con 17, la Puglia con 16 e la Campania con 15. Rispetto al 2023, la Liguria conferma la prima posizione, sale la Toscana (era quinta nel 2023 con 11 casi), la Puglia è quarta con 12 casi. Mantiene la terza posizione la Campania.

ELENCO DEI PORTI E NUMERO DI EVENTI AVVENUTI IN CIASCUNO DI ESSI (ANNO 2024)

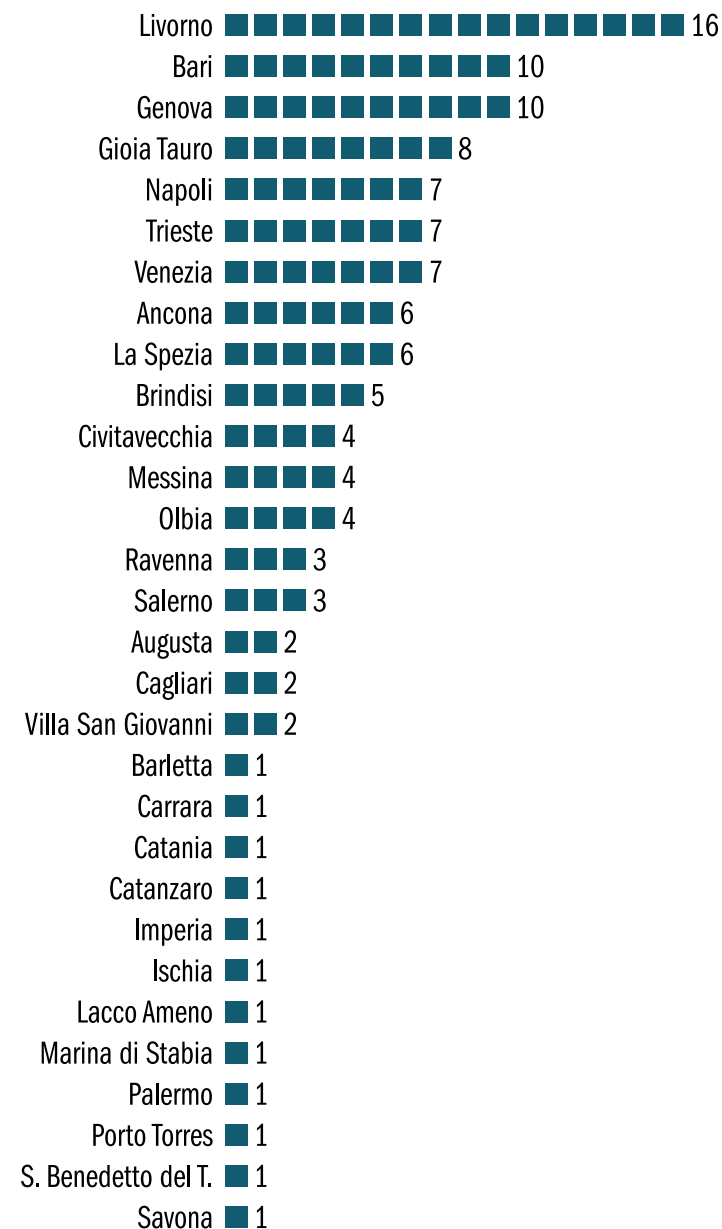


GRAFICO 1 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti



NUMERO DI EVENTI AVVENUTI PER CIASCUNA REGIONE (ANNO 2024)

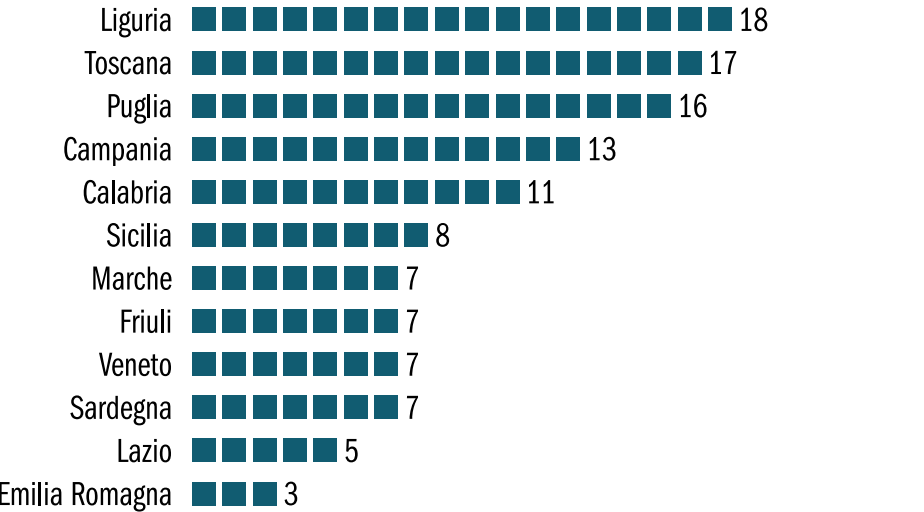


GRAFICO 2 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

Dei 115 casi di criminalità, il **77,9%** (89) riguarda **attività illegali di importazione di merce o prodotti** (era il 75,4% nel 2023), il 9,5% (11) riguardano attività illegali di esportazione di merce o di prodotti (nel

2023 il 12,7%), il 5,2% (6) riguarda sequestri di merce in transito, mentre il restante è relativo ad altri fenomeni illeciti non classificabili (9) (Grafico n.3).

NUMERO DI EPISODI CRIMINALI AVVENUTI NEI PORTI (ANNO 2024)

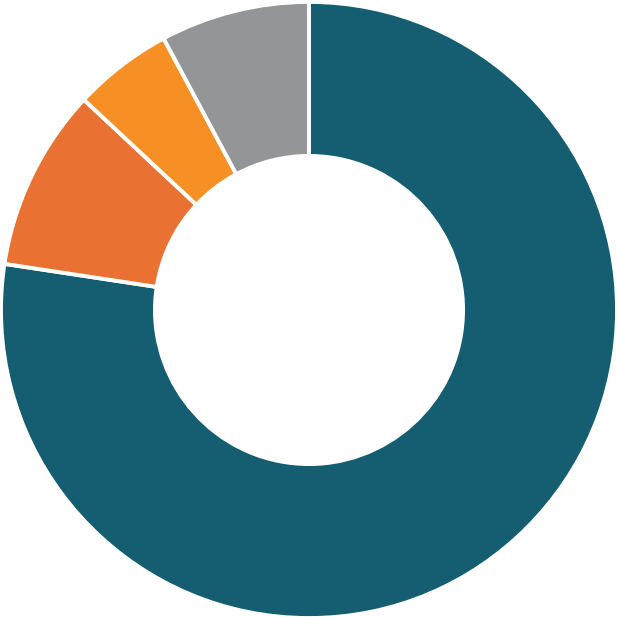


GRAFICO 3 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

Analizzando le attività portate avanti dagli attori criminali, possiamo notare che nella quasi totalità dei casi, **114 su 115 si tratta di attività nei mercati illegali**. Solo in un caso, relativo al porto di Lacco Ameno in Campania, vi è una notizia relativa a interessi nell'ambito di attività economiche legali, che in questo caso sono costate la contestazione dell'occupazione abusiva di

area demaniale. Se prendiamo in considerazione i business illegali (Grafico 4), anche per il 2024 il dato che spicca maggiormente riguarda il traffico di prodotti contraffatti, pari al 37,7% dei casi mappati, seguito dal traffico di stupefacenti con il 27% e il contrabbando con il 19,2%. In misura marginale seguono episodi relativi al traffico illecito di rifiuti (5,2%) e illecito finanziario (3,5%).

NUMERO DI EVENTI CRIMINALI COLLEGATI ALL'ECONOMIA ILLEGALE (ANNO 2024)

37,7%

traffico di merce contraffatta

27%

traffico di stupefacenti

19,2%

contrabbando

5,2%

traffico illecito rifiuti

3,5%

illecito finanziario

2,6%

estorsione

1,8%

illecito valutario

3%

altro

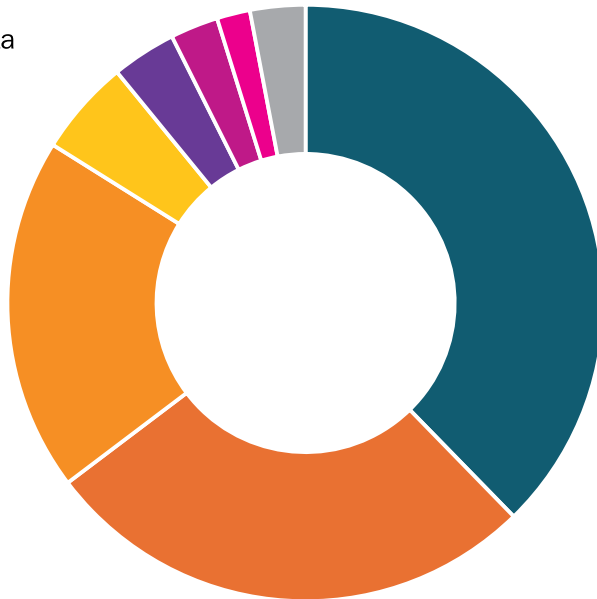


GRAFICO 4 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti anno 2023-2024

1.2 Uno sguardo ai mercati illegali

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 report le sostanze movimentate risultano essere quattro: marijuana, hashish, eroina e cocai-

na. Come si evince dal Grafico n. 5, in questo contesto la cocaina sembra essere il tipo di stupefacente che ricorre maggiormente negli episodi criminali in ambito portuale, seguita dall'hashish e dalla marijuana, mentre in altri limitati casi il trasporto riguarda più di una sostanza per volta. Trattandosi di mercati illegali diversi, è utile analizzare più nel dettaglio ciascun traffico.

Nella maggior parte, in ben **22 casi**, la droga è stata importata; in sole due occasioni si registrano i tentativi di esportazione dello stupefacente: un corriere dei Castelli Romani con un carico di 125 kg di "fumo" era pronto ad imbarcarsi a Villa San Giovanni direzione Messina, destinato al mercato siciliano, con un valore che sul mercato avrebbe potuto fruttare un milione di euro; nell'altro caso, durante i controlli dei passeggeri arrivati a Messina provenienti da Villa San Giovanni sono stati ritrovati all'interno dell'auto di un 43enne agrigentino 10 involucri contenenti complessivamente circa 12,5 kg di cocaina, nascosti in due vani ricavati nel pianale del veicolo, celati sotto una lastra di metallo.

In questo mercato, la cocaina la fa da padrona all'interno dei porti. Nel 2024 sono complessivamente **24 le operazioni di sequestri** che hanno coinvolto **11 porti**: sei operazioni hanno riguardato il Porto di Livorno, quattro il porto di Messina, tre Gioia Tauro e Olbia, due Genova, una operazione nei porti di Cagliari, Ravenna, Savona, Civitavecchia, Napoli, Catania.

Il primo dato di sicuro interesse riguarda il tipo di imbarcazione utilizzata per la movimentazione della merce illecita. Nel **50%** dei casi la cocaina viene trasportata attraverso

navi portacontainer; in sei casi i trafficanti hanno utilizzato i traghetti mentre in altre cinque occasioni, invece, l'imbarcazione utilizzata è stata il RORO, nave-traghetto specializzata per il trasporto di veicoli gommati. In un solo caso la cocaina ha viaggiato su un peschereccio. Si è visto come il traffico di cocaina tramite traghetti riguarda i collegamenti tra Calabria e Messina e tra Livorno e la Sardegna; tramite RORO i collegamenti tra Sardegna e Toscana e Lazio; tramite portacontainer i traffici internazionali. Si può dunque notare l'utilizzo differente di diverse linee di trasporto marittimo legale per commercializzare la merce illecita, a seconda delle rotte già esistenti. La modalità utilizzata dai trafficanti è quindi strettamente legata ai traffici leciti che caratterizzano i diversi scali.

La marijuana è stata sequestrata in tre occasioni e viaggiava sempre all'interno di autoarticolati, occultata tra bobine di carta per uso industriale e articoli per la casa, o tra materiale sanitario. Nei tre casi di rinvenimento di hashish, la sostanza viaggiava tramite traghetti, o occultando lo stupefacente negli spazi disponibili sui mezzi di trasporto oppure nei bagagli dei passeggeri.

NUMERO DI SEQUESTRI DI STUPEFACENTI PER TIPO (ANNO 2024)

77,4%
cocaina

3,2%
hashish

9,7%
hashish, cocaina

9,7%
hashish, marijuana

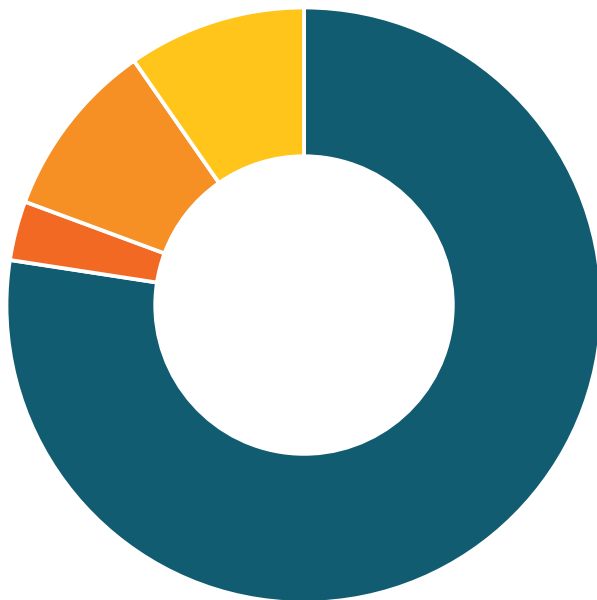


GRAFICO 5 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

I “falsari” della merce taroccata. I casi relativi ai traffici di merce contraffatta rappresentano il **37,7%** rispetto al totale degli episodi criminali avvenuti in porto. Sono **43 gli episodi** registrati nel 2024, di cui 2 di transito e ben 41 di import. I due episodi relativi al sequestro di merce in transito riguardano entrambi lo scalo di Gioia Tauro. Il primo ha portato al sequestro di **251 autovetture** provenienti dai porti canadesi di Toronto, Montreal e Vancouver e destinati a raggiungere gli scali portuali di All Khoms (Libia), Casablanca (Marocco), Mersin (Turchia)

e Jebel Ali (Emirati Arabi Uniti). L'altro episodio riguarda sempre il porto di Gioia Tauro dove sono state sequestrate oltre **25 tonnellate di fuochi d'artificio illegali** occultati in container provenienti dalla Cina e destinati presumibilmente in Libia. Se guardiamo nel dettaglio il fenomeno del traffico di prodotti contraffatti, anche per il 2024 vediamo che la merce più illegalmente trasportata sono i capi d'abbigliamento (12 eventi, rispetto ai 18 del 2023). Il traffico di abbigliamento ha visto il coinvolgimento di nove porti (Brindisi, Livorno, Genova, Napoli, Bari, Venezia, La

Spezia, Trieste, Civitavecchia) con merce proveniente da Grecia, Turchia e Cina. Il traffico di alimenti contraffatti ha toccato i porti di Trieste, Napoli, Livorno, La Spezia, Genova con merci provenienti da paesi africani come dal Senegal (prodotti ittici e tonno), dalla Cina (arachidi), dagli Stati Uniti (gelato), e da paesi mediorientali come la Turchia (thè e dadi da cucina). Per quanto riguarda il traffico di materiale per la casa i porti interessati sono stati La Spezia, Napoli, Genova e Augusta. I giocattoli contraffatti, invece, risultano sempre di provenienza cinese.

Se si analizza nel complesso l'origine geografica della merce contraffatta importata in Italia, si può notare come la Cina sia il paese di principale esportazione (18 eventi), seguito da Grecia e Turchia (rispettivamente con 6 e 5 eventi).

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 principalmente i porti pugliesi, con Bari e Brindisi, lo scalo di Livorno, e poi ancora Trieste, Venezia e Napoli. **Il contrabbando di sigarette** la fa da padrone con ben **10 sequestri**, in cui i porti pugliesi di Bari e Brindisi, sono utilizzati principalmente come scali di transito con merce proveniente dalla Grecia e diretta in Spagna o Germania. Anche le modalità di importazione sono diversificate: tramite navi da crociera a Venezia; tramite RORO a Bari, Brindisi, Venezia, Civitavecchia, Ancona.

Guardando al tipo di merce, possiamo notare come vi siano diverse categorie contrabbandate, così come **diverse modalità di smercio**. Sabbia e conchiglie sono state sequestrate a turisti su un traghetto in partenza da Olbia; vongole sono state sequestrate nello scalo di San Benedetto del Tronto. Più di 460 esemplari di corallo di varie dimensioni denominati “scleractinia app” rientranti nell'ambito della Convenzione internazionale di Washington per la protezione di piante e animali a rischio di estinzione, sono stati sequestrati nel Porto di Livorno, nascosti in un container proveniente dal Nicaragua. Ad Ancona sono stati scoperti all'interno di una autovettura proveniente dalla Turchia e sbarcata da una motonave proveniente dalla Grecia 30 cani trasportati in condizioni assolutamente precarie, in violazione a quanto previsto dalle normative in materia di protezione degli animali da compagnia e, di conseguenza, introdotti illegalmente in Italia. Nel Porto di Napoli, invece, è stato riscontrato un vasto traffico di gasolio di contrabbando con ingente evasione di accisa ed IVA mediante fatture per operazioni inesistenti. L'attività investigativa ha portato al sequestro di oltre 6 milioni di litri di gasolio. Nell'ambito del Procedimento Penale la Corte di Appello di Napoli – IV Sezione Penale, ha commissionato la vendita del gasolio, sequestrato e stoccato in un deposito costiero nel porto di Napoli, all'Istituto Vendite Giudiziarie che l'ha aggiudicato ad una grossa società operante nel settore.

NUMERO DI PRODOTTI CONTRAFFATTI SEQUESTRATI PER TIPO (ANNO 2024)

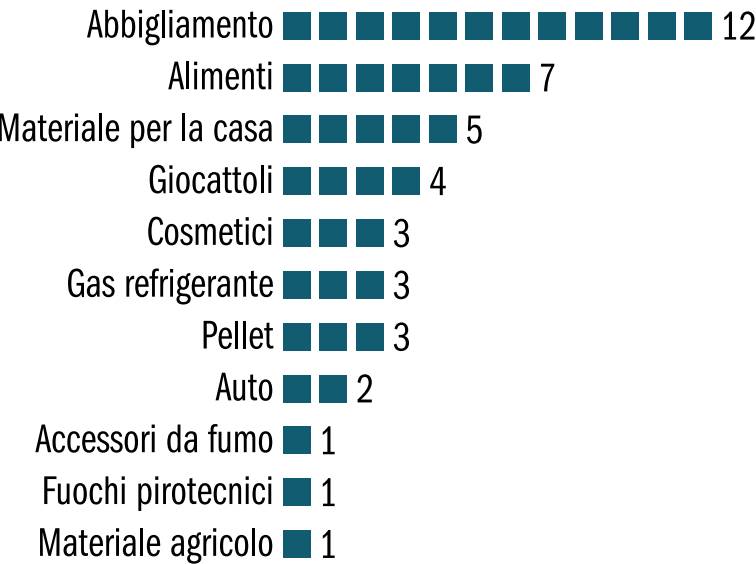


GRAFICO 6 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

NUMERO DI SEQUESTRI DI PRODOTTI CONTRAFFATTI PER PAESE DI PROVENIENZA (ANNO 2024)

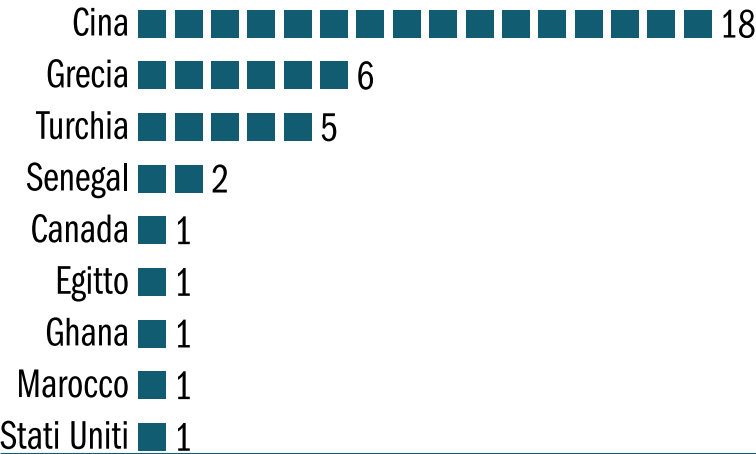


GRAFICO 7 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

Rifiuti illegali. Particolarmente interessante risulta essere il traffico illecito di rifiuti, che, nel caso italiano, è peculiare e riguarda esclusivamente merce destinata ad altri paesi. Sono **sei gli episodi mappati** nel 2024, tutti che vedono l'Italia esportare verso l'estero gli scarti della propria produzione e del proprio consumo con rotte verso la **Grecia, Ghana, Senegal e Albania**.

Funzionari dell'Agenzia Dogane e Monopoli, in servizio presso il terminal portuale di Genova Prà, hanno bloccato l'imbarco di un container con destinazione Ghana, all'interno del quale erano occultate oltre 5 tonnellate di rifiuti speciali. Nel container, il cui contenuto dichiarato era riferito in via esclusiva a mobilio, piastrelle e tessuti, il personale doganale ha rinvenuto, dopo aver disposto il completo svuotamento del carico, circa 1.800 kg di batterie usate al piombo per autoveicoli, pneumatici fuori uso, vecchi televisori a tubo catodico ed altri rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche, per un totale di diverse centinaia di pezzi, costituenti rifiuti, prevalentemente da classificare come pericolosi. Sono stati inoltre rinvenuti rifiuti illegali su articolati. È il caso scoperto dai Carabinieri del Nucleo Operativo Ecologico presso l'area portuale Costa Morena di Brindisi, i Carabinieri del Nucleo Operativo Ecologico di Lecce, che individuavano rifiuti catalogati come "plastica e gomma" che di fatto erano formati da vari polimeri (come poliuretano, polistirolo, PVC) frammisti e miscelati a diverse impurità, stipati su tre autoarticolati, tutti di immatricolazione e condotti da cittadini bulgari, pronti per essere imbarcati con destinazione Bulgaria via Grecia. Nel porto di Ancona, una società italiana stava tentando di trasportare illecitamente in Albania su un autoarticolato oltre 16 tonnellate di rifiuti "urbani". La merce è stata analizzata

da esperti dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (Arpam) che hanno classificato i prodotti quali rifiuti urbani, rientranti nella "lista ambra" (presentano un potenziale rischio ambientale e richiedono maggiore controllo, possono essere pericolosi o non pericolosi). La riclassificazione della merce ha comportato che la spedizione avrebbe dovuto essere accompagnata da una preventiva procedura di bonifica (non effettuata dai responsabili), e da espressa autorizzazione preventiva del Paese ricevente, che non poteva essere rilasciata nel caso di specie, in quanto l'Albania (paese destinatario della merce) vieta l'importazione di tale tipologia di prodotti.

Armi da guerra. L'unico caso di **traffico illecito di armi** è avvenuto nel **porto di Gioia Tauro**. Finanziari del comando provinciale di Reggio Calabria, nell'ambito di un'attività condotta in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e Monopoli e coordinata dalla Procura di Palmi, hanno sequestrato sei container provenienti dalla Cina che trasportavano componenti per l'assemblaggio di generatori eolici di energia elettrica. Ma in verità questi si sono rivelati essere elementi componibili del Wing Loong II, un modello di drone sviluppato in Cina per missioni di ricognizione che può arrivare a portare 12 missili aria-superficie. Parliamo di **armi "travestite"** da generatori eolici di energia elettrica, cavalli di Troia utilizzati per far arrivare droni da guerra in Libia, paese su cui è stato imposto dalle Nazioni Unite un embargo proprio sulla consegna di armi. Sono veicoli a guida autonoma che, una volta assemblati, superano le 3 tonnellate, con una lunghezza di oltre 10 metri e un'apertura alare di circa 20. I droni avrebbero dovuto essere caricati su una nave diretta a Bengasi, in Libia, il centro costiero dal quale il generale Khalifa Haftar e

il suo gruppo controllano la Libia orientale e parti della Libia meridionale. I finanziari hanno intercettato i droni dopo una soffiata dagli Stati Uniti: la nave coinvolta nell'operazione sarebbe la Msc Arina, partita da Yantian, un distretto portuale di Shenzhen, nella Cina meridionale. L'imbarcazione ha fatto prima tappa a Singapore, poi ha circumnavigato il Capo di Buona Speranza per evitare di attraversare il Mar Rosso e il canale di Suez. Una volta entrato nel Mediterraneo ha fatto scalo in Calabria.

No tax. I porti, però, possono essere uno spazio rilevante non solo per le attività di commercio (anche illegale), ma per le opportunità criminali offerte anche dallo specifico regime che regola le infrastrutture, che possono riguardare **illeciti finanziari**. Gli eventi di illecito finanziario hanno riguardato la Liguria (con i porti di Imperia e La Spezia) la Calabria (con il porto di Gioia Tauro) e il Veneto (con lo scalo di Venezia).

I funzionari della Sezione Marittima dell'Ufficio delle Dogane di Venezia, unitamente ai militari del II Gruppo della Guardia di Finanza di Venezia, nell'ambito dei controlli condotti sui passeggeri in imbarco sulla Motonave Ariadne per la Grecia, hanno proceduto alla verifica dei bagagli di un passeggero rinvenendo e sottoponendo a sequestro **25 mini lingotti d'oro** equivalenti ad un valore nominale di 48.377,50 euro e contanti (franchi svizzeri ed euro) per 3.989,46 euro.

L'Ufficio delle Dogane e dei Monopoli del porto di Gioia Tauro ha posto sotto sequestro sei container contenenti ottantacinque autoveicoli a quattro ruote del tipo «minicar» per un valore dichiarato di 179.258 euro. I mezzi, importati dalla Cina, erano fraudolentemente dichiarati «scooter elettrici per invalidi» per usufruire delle agevolazioni su Iva

e dazi doganali previste dalla legge. L'Ufficio locale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha così proceduto alla rettifica della dichiarazione d'importazione riqualificando l'intera partita ed applicando per intero il dazio al 10% e l'Iva al 22%, con conseguente recupero dei maggiori diritti accertati e riscossi pari a circa 54mila euro ed elevando una sanzione di 30mila euro, dieci volte l'importo dei maggiori diritti accertati.

Due casi hanno riguardato **il sequestro di yacht**. Il primo effettuato dall'Ufficio delle Dogane di Imperia in relazione ad un pleasure yacht in posizione di contrabbando extra ispettivo. La vicenda segue il sequestro, operato dai militari della Guardia di finanza, dello yacht in questione – battente bandiera delle Isole Cayman detenuto illecitamente nel territorio dell'Unione Europea. Nel prosieguo dell'attività d'indagine, l'Ufficio delle Dogane di Imperia ha determinato in oltre 12 milioni di euro i diritti di confine evasi, chiedendone il pagamento alla società proprietaria dello yacht ed al suo comandante, i quali hanno presentato ricorso alla Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Imperia chiedendo l'annullamento degli atti emessi dall'Ufficio. La Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Imperia è stata recentemente chiamata a pronunciarsi su questo accertamento fiscale di notevole rilevanza. La ricostruzione dei fatti, offerta nel corso del giudizio dai funzionari di ADM, ha però dimostrato la correttezza dell'operato dell'Ufficio, con conseguente condanna dei ricorrenti al pagamento delle spese processuali. La vicenda ad oggi non può ancora dirsi conclusa in quanto la parte può ancora ricorrere in appello. Sempre in Liguria, i funzionari del Reparto Antifrode dell'Ufficio delle Dogane della Spezia e i militari della Guardia di Finanza di La Spezia, hanno intercettato uno yacht da diporto di

circa 22 metri che, sotto il coordinamento della locale Procura della Repubblica, è stato sottoposto a sequestro per contrabbando doganale. Attraverso approfonditi accertamenti è stato possibile ricostruire le rotte percorse dal natante negli ultimi quattro anni, ed è emerso che lo stesso risulta avere stazionato ininterrottamente per oltre diciotto mesi nelle acque territoriali dell'Unione Europea, non rispettando le condizioni per l'esenzione dai diritti doganali di confine per i mezzi di trasporto marittimo battenti bandiera extra-UE (nel caso di specie Svizzera) in regime doganale di ammissione temporanea, violando così la normativa unionale e nazionale. È stato accertato che l'imbarcazione, dopo il termine massimo di ammissione temporanea, è stata ceduta a un cittadino comunitario che ha continuato a detenerla, in violazione delle norme, senza procedere alla regolare importazione. La denuncia per contrabbando doganale nei confronti dei due soggetti ha permesso di accertare un'evasione dell'IVA all'importazione di circa 200mila euro. Il sequestro dello yacht è stato del valore di circa 900mila euro.

1.3 Porti illegali, porti criminali

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 2024.



Porto di Livorno

Nel porto di Livorno sono avvenuti 16 episodi criminali nel corso del 2024. Tutti casi di importazione, tranne uno relativo al traffico di rifiuti diretti in Senegal. Da notare i sette casi di importazione di stupefacenti, tutti di cocaina tranne uno di marijuana. Le destinazioni coinvolte includono Ecuador, Spagna, Sud America e Albania. Il traffico di merce contraffatta (6 eventi) riguarda in modo diffuso differenti Paesi: Marocco, Senegal, Cina e Stati Uniti. Due casi, invece, riguardano attività di contrabbando.



Porto di Bari

Nel porto di Bari sono emersi 10 eventi, di cui 6 riguardano attività di import, uno di export (relativo a una vicenda di illecito valutario verso l'Albania) e due di transito (entrambi casi di contrabbando di sigarette provenienti dalla Grecia e diretti, rispettivamente, in Germania e in Spagna). Il business criminale più ricorrente (5 episodi) è il traffico di contrabbando; tre riguardano traffico di merce contraffatta. Un evento ha riguardato un'estorsione di denaro per barche ormeggiate nel porto.



Porto di Genova

Nel porto di Genova sono stati registrati 10 eventi criminali. Anche in questo caso, il business criminale principale è il traffico illecito di merce contraffatta (7 eventi), con merce sempre proveniente dalla Cina. Due casi riguardano il traffico di stupefacenti, entrambi di cocaina. Un caso riguarda il traffico illecito di rifiuti speciali provenienti dall'Ecuador.



Porto di Gioia Tauro

Sono otto gli episodi criminali. In due casi, il porto di Gioia Tauro è stato utilizzato come scalo di transito: uno per traffico di armi provenienti dalla Cina e diretti in Libia, l'altro per traffico di merce contraffatta (fuochi pirotecnici) anch'essa proveniente dalla Cina e destinata alla Libia. Tre episodi hanno riguardato il traffico di stupefacenti (cocaina), mentre un caso di illecito finanziario ha coinvolto 85 autoveicoli "minicar" importati dalla Cina e fraudolentemente dichiarati come "scooter elettrici per invalidi" per usufruire delle agevolazioni su IVA e dazi doganali previste dalla legge.



Porto di Napoli

Nel porto di Napoli sono emersi 7 episodi criminali. La maggior parte di questi (5) riguarda l'importazione di merce contraffatta dalla Cina (4 casi) e dal Ghana (1 caso). Un episodio ha riguardato il traffico illecito di stupefacenti provenienti dal Sud America e un altro il contrabbando di gasolio.



Porto di Trieste

Su sette episodi di criminalità, ben 5 riguardano il traffico di merce contraffatta (alimenti, cosmetici, abbigliamento), in tutti i casi proveniente dalla Turchia. Due casi sono di contrabbando di sigarette: in un caso il carico proveniva dall'Inghilterra, nell'altro dalla Turchia.



Porto di Venezia

Nel porto di Venezia sono stati registrati sette episodi criminali: tre casi di contrabbando di sigarette (in un caso il porto è stato utilizzato come scalo di transito per un carico proveniente dalla Turchia e diretto in Spagna), due casi di traffico di merce contraffatta, un caso di illecito finanziario e uno di illecito valutario. Entrambi gli ultimi due casi hanno riguardato lingotti d'oro provenienti dalla Grecia.

2

ILLEGALITÀ IN PORTO: LA FOTOGRAFIA TRIENNALE

Complessivamente nel triennio 2022-2024 sono **365 gli eventi criminali** nei porti italiani, **uno ogni 3 giorni**, con il 2022 come anno peggiore con 140 eventi criminali. In totale sono 42 i porti italiani in cui sono emersi eventi di illegalità nell'ultimo triennio, di cui 32 di rilevanza nazionale, con un andamento annuale stabile per il numero dei porti coinvolti: 29 nel 2022, 28 nel 2023, 30 nel 2024. Come si può notare dal Grafico n.9, circa un terzo dei porti (15) sono stati coinvolti in un solo episodio nel triennio (Barletta, Capri, Carrara, Catanzaro, Formia, Gaeta, Golfo Aranci, Lacco Ameno, Marghera, Marina di Stabia, Milazzo, Riposto, San Benedetto del Tronto, Taranto, Tremestieri), altri scali, invece, seguono un andamento discontinuo, con numeri molto elevati in alcuni

anni e molto bassi in altri (ad esempio Bari e Catania). Allo stesso modo, però, si può riscontrare come alcuni porti emergano con una certa costanza tutti gli anni, ospitando più di 4 eventi criminali: Ancona, Civitavecchia, Genova, Livorno, Trieste. Lo scenario cambia se si prendono in considerazione l'insieme degli eventi nel triennio, stilando una sorta di classifica. Al primo posto troviamo i porti di Genova e Livorno, che rappresentano ben il 20% del totale, con 37 eventi ciascuno. Al secondo posto il porto di Ancona con 27 episodi, pari al 7,3%, e al terzo posto lo scalo di Palermo, con 22 episodi, pari al 6%. A seguire ancora Napoli e Salerno (19), poi Civitavecchia e Trieste (18), Brindisi e La Spezia (17), e Venezia (15).

Aggregando i dati a livello regionale (Grafico

NUMERO EVENTI CRIMINALI NEI PORTI ITALIANI NEL TRIENNIO



GRAFICO 8 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

NUMERO EVENTI CRIMINALI NEI PORTI ITALIANI NEL TRIENNIO 2022-2024 PER CIASCUN PORTO

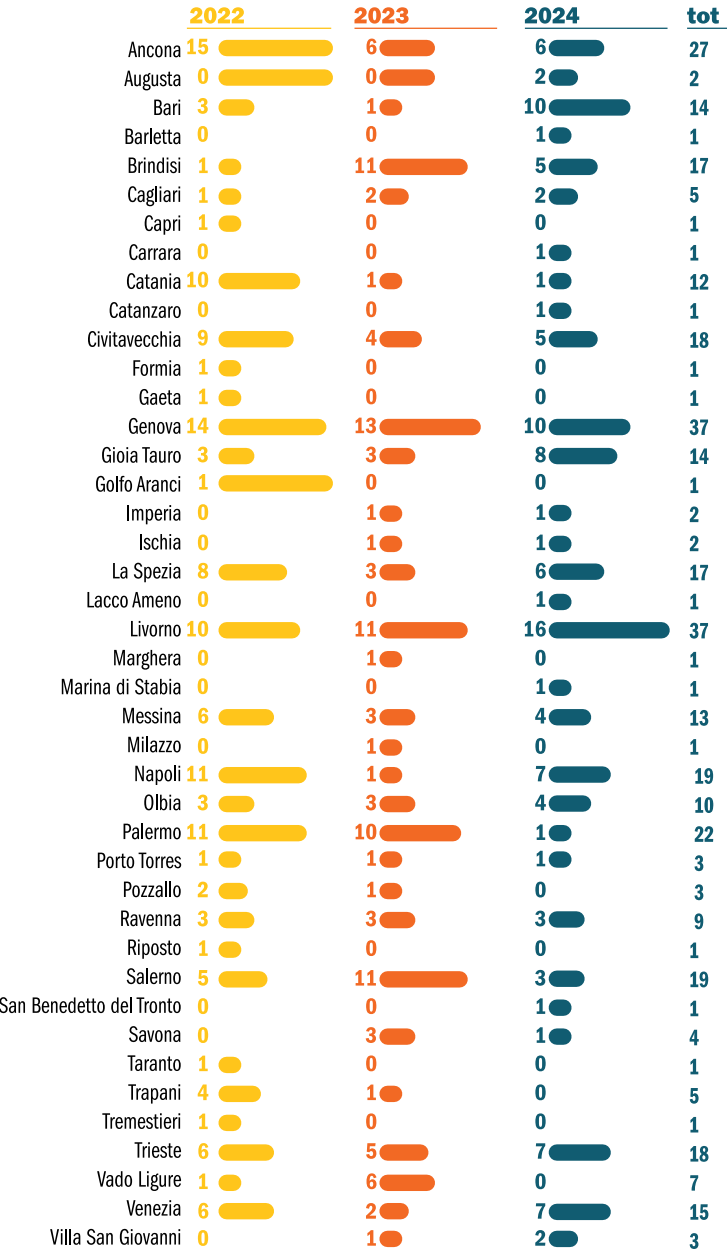


GRAFICO 9 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

co n. 10), possiamo notare come la Liguria sia la regione in cui si concentrano il 18,2% degli eventi criminali (67), seguita dalla Sicilia con il 16,5% (61 eventi), e poi ancora la Campania con l'11,7% (43 eventi). Al

quarto posto la Toscana, con 38 eventi, quasi tutti riguardanti il porto di Livorno, corrispondenti al 10,3% del totale.

NUMERO EVENTI CRIMINALI NEI PORTI NEL TRIENNIO 2022-2024 PER REGIONE

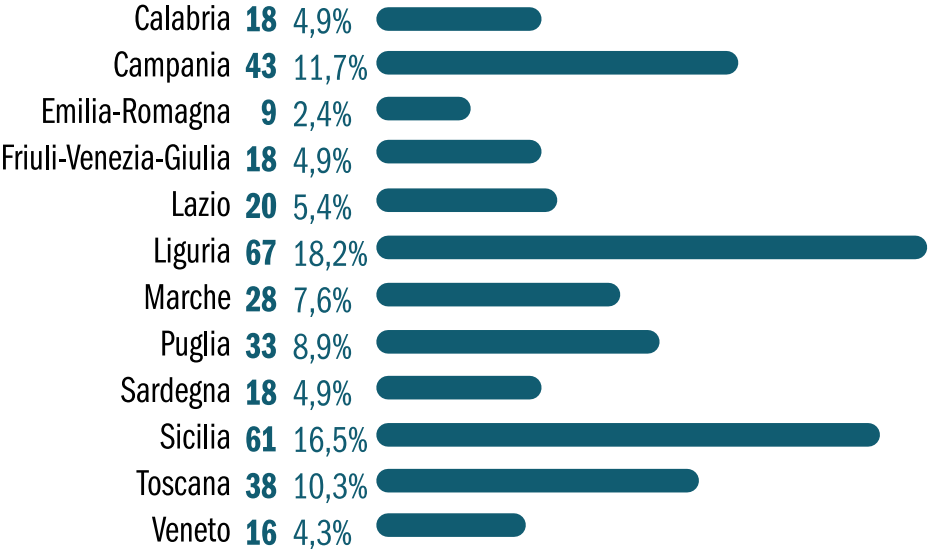


GRAFICO 10 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

Analizzando i mercati legali e illegali nei quali sono stati registrati eventi criminali, possiamo notare che solo in minima parte, in 6 casi, hanno riguardato attività economiche legali: costruzioni e ingegneria civile in 3 casi, in due casi si trattava di conte-

stazioni relative ad abusivismo e occupazione abusiva di area demaniale, mentre in un caso circa attività di ristorazione. Gran parte degli eventi riguarda invece business illegali (Grafico n.11).

BUSINESS ILLEGALI

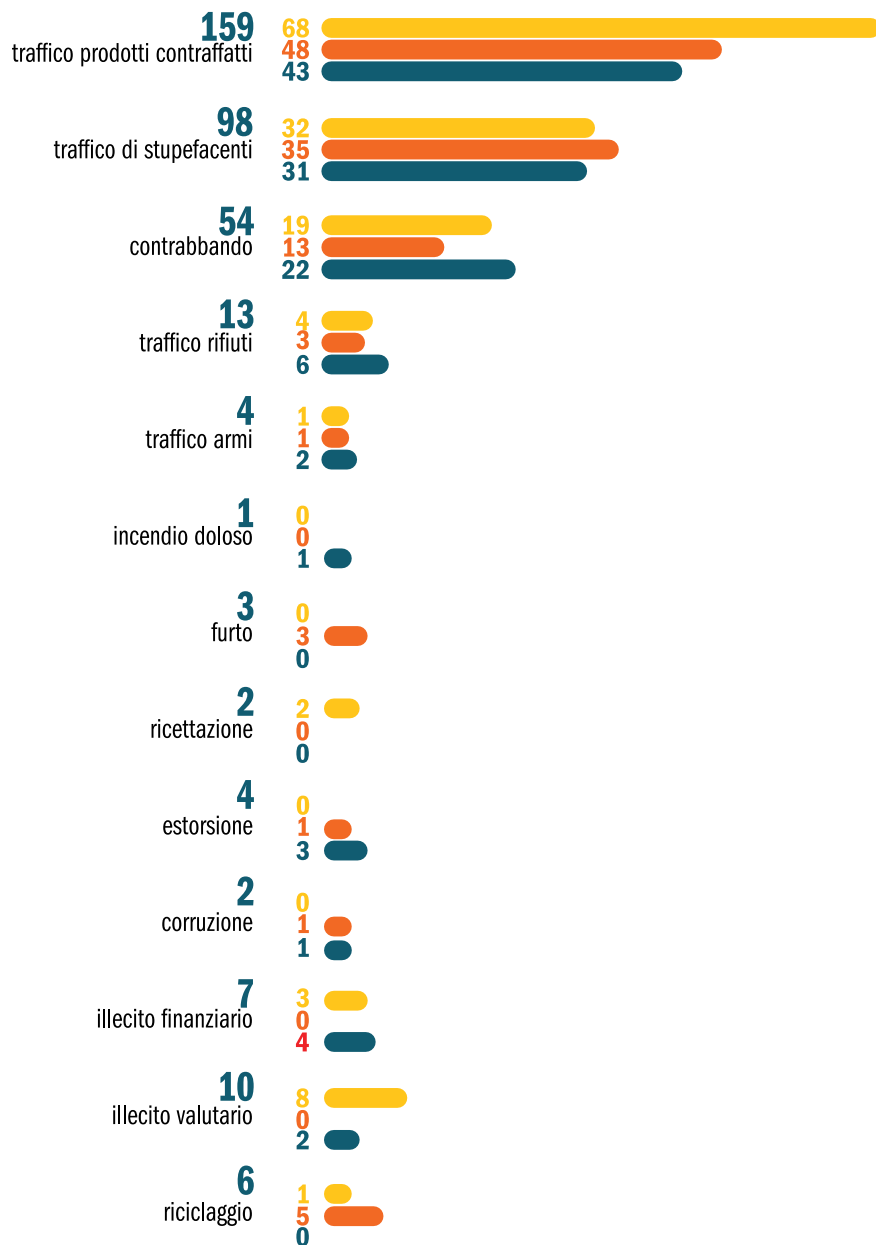


GRAFICO 11 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

3

LA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA IN AMBITO PORTUALE NEL CORSO DEL TEMPO

Tra il 1994 e il 2023 gli interessi della criminalità organizzata hanno riguardato circa un porto italiano su cinque. Analizzando le relazioni della **Direzione Nazionale Antimafia** e della **Direzione Investigativa Antimafia**, pubblicate tra il 1994 e il 2023, i clan censiti che hanno operato in attività di business illegali e legali sono **109**, con **69 porti italiani** che sono stati oggetto di proiezioni criminali. La fotografia che emerge mostra come gli interessi della criminalità organizzata abbiano riguardato in modo diffuso il territorio nazionale. Infatti, da questa ricerca emerge come siano state coinvolte regioni del Sud e del Nord, coste che si affacciano a Est e ad Ovest. 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. La fotografia che emerge da questa mappatura è allarmante.

Tutti i porti sede di Autorità di Sistema Portuale sono stati oggetto di interesse da parte della criminalità organizzata. Tra i 69 porti individuati (si veda la mappa nelle pagine seguenti), **38 porti sono di rilevanza economica nazionale¹**. Un dato preoccupante se si pensa che questi ultimi sono 58 in totale. Significa che **il 65,5% dei principali porti commerciali italiani è stato esposto a interessi di gruppi di criminalità organizzata**, e tra questi non mancano i porti leader del traffico merci, sia in termini di merci varie e rinfuse, sia di volumi di contenitori movimentati: Ancona, Augusta, Brindisi, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Napoli, Ravenna, Salerno, Savona e Vado Ligure, Taranto, Trieste, Venezia. Un altro elemento rilevante riguarda anche la tipologia di porto.

Da questo punto di vista, oltre ai porti commerciali a cui si è già fatto riferimento, è rilevante sottolineare come **anche porti minori oppure porti a prevalenza turistica siano stati oggetto di interesse per i gruppi criminali**: non sono esclusivamente i traffici ad essere attrattivi per queste organizzazioni, ma più in generale le possibili economie - legali e illegali - che da queste infrastrutture possono nascere.

¹ Il Ministero dei trasporti mette a disposizione un dataset che contiene dati sui principali porti italiani (351), compresa la geolocalizzazione e la codifica internazionale. Sono riportate le caratteristiche dei 58 porti di rilievo nazionale per competenza amministrativa più altri porti di rilevanza economica poiché trattano arrivi e partenze di navi con Gross Tonnage >= 300, per le quali i sistemi di gestione portuale e di controllo del traffico inviano informazioni di arrivo e partenza agli altri Stati europei, nell'ambito del sistema SafeSeaNet (fonte: <https://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/porti>)

ELENCO DEI PORTI

• Liguria

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

Toscana

- Carrara
- Livorno

Lazio

- Civitavecchia
- Fiumicino
- Gaeta
- Ostia

Sardegna

- Alghero
- Arbatax
- Cagliari
- Olbia
- Porto Torres

Campania

- Castellamare di Stabia
- Granatello
- Napoli
- Salerno

Calabria

- Amantea
- Badolato
- Cetraro
- Corigliano Calabro
- Crotona
- Gioia Tauro
- Isola Capo Rizzuto
- Reggio Calabria
- Tropea



Friuli Venezia Giulia

- Monfalcone
- Trieste

Veneto

- Marghera
- Venezia

Emilia Romagna

- Ravenna

Marche

- Ancona
- Giulianova

Abruzzo

- Ortona
- Pescara
- Vasto

Molise

- Termoli

Puglia

- Bari
- Barletta
- Bisceglie
- Brindisi
- Gallipoli
- Giovinazzo
- Mola di Bari
- Monopoli
- Taranto
- Vieste

Sicilia

- Augusta
- Acitrezza
- Balestrate
- Catania
- Mazara del Vallo
- Messina
- Palermo
- Porto Empedocle
- Porto Isola
- Pozzallo
- Termini Imerese
- Trapani

Fonte: elaborazione Libera da dati DNA e DIA dal 1994 al 2023

Nel corso del tempo vengono segnalati interessi criminali di varia natura, che riguardano una pluralità di gruppi criminali, sia di origine italiana, sia straniera. Dall'analisi delle relazioni istituzionali emerge come ben **26 matrici criminali diverse** si siano state interessate ad affari legati ai porti (Grafico n. 12). Sia gruppi mafiosi storicamente radicati, sia gruppi criminali meno noti alle cronache, che segnalano come i porti possano rappresentare delle occasioni criminali per i gruppi territoriali di entrare in contatto con molte e diverse compagini criminali in tutto il mondo. Come emerge dal Grafico n. 12, dalla mappatura è ben visibile il coinvolgimento delle tradizionali mafie italiane, ma è anche possibile notare come i porti rappresentino un'occasione di possibile interesse da parte di organizzazioni criminali di origine straniera. Sebbene in alcuni casi le modalità con cui vengono catalogati gli episodi criminali nelle relazioni istituzionali possano seguire criteri differenti, e sia quindi più difficile riconoscere la matrice di questi gruppi, è utile rilevare come i business criminali generati all'interno dei porti non sia un fatto esclusivamente nazionale, ma che coinvolga anche altre realtà criminali. In particolare, risulta interessante sottolineare come in alcuni casi si registrino delle collaborazioni criminali tra gruppi differenti: laddove le reti dei traffici illegali richiedono una complessità maggiore, si costruiscono **network in cui gruppi diversi mettono a disposizione competenze differenti**, necessarie per la riuscita dell'impresa criminale. Una tendenza che si nota prevalentemente nel traffico di stupefacenti e nel traffico di prodotti contraffatti, due business che in alcuni casi richiedono un certo grado di specializzazione, sia per quanto riguarda le capacità di recupero dei carichi, sia per

quanto riguarda la predisposizione di documentazione fittizia.

In questa analisi è opportuno sottolineare come gli interessi dei gruppi criminali, e in particolare di alcuni clan mafiosi, si sia manifestato anche nelle attività di **business legale**, talvolta anche in porti non primari da un punto di vista commerciale, ma che hanno comunque rappresentato una possibile occasione di sfruttamento.

Alcuni esempi sono in questo senso paradigmatici. Se si guarda alla Calabria, il porto di Tropea è stato oggetto di interesse da parte del clan La Rosa in attività legate ai servizi connessi al trasporto marittimo e da parte del clan Mancuso per il trasporto marittimo di passeggeri; nel porto di Isola Capo Rizzuto, invece, si sono manifestate le infiltrazioni del clan Arena per quanto riguarda la preparazione del cantiere edile e sistemazione del terreno; a Corigliano Calabro il clan Straface si è interessato dei servizi di gestione di pubblici mercati. Ma anche altri porti hanno seguito dinamiche analoghe: il porto di Bari e di Giovinazzo, in Puglia, hanno visto il clan Capriati interessarsi al controllo di attività economiche, legate in particolare alla gestione dei servizi di vigilanza; nello stesso settore anche Cosa Nostra si è infiltrata nello scalo di Porto Empedocle; a Campomarino, in Campania, il clan Moccia si è interessato invece alla costruzione di opere di pubblica utilità.

ELENCO DELLE MATRICI CRIMINALI COINVOLTE

- banda della magliana
- camorra
- cosa nostra
- criminalità origine albanese
- criminalità origine asiatica
- criminalità origine barese
- criminalità origine bulgara
- criminalità origine campana
- criminalità origine cinese
- criminalità origine colombiana
- criminalità origine dominicana
- criminalità origine est-europea
- criminalità origine irachena
- criminalità origine iraniana
- criminalità origine italiana
- criminalità origine messicana
- criminalità origine nigeriana
- criminalità origine nordafricana
- criminalità origine pugliese
- criminalità origine romena
- criminalità origine siriana
- criminalità origine sudamericana
- criminalità origine turca
- 'ndrangheta
- sacra corona unita
- stidda



Provando a focalizzare l'attenzione proprio sugli attori mafiosi, nella Tabella 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, che vengono qui riportati per completezza.

GRAFICO 12 | Fonte: elaborazione Libera da dati DNA e DIA dagli anni 1994 al 2023

CALABRIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Gioia Tauro	Piomalli	'ndrangheta	Estorsione	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli	'ndrangheta	contrabbando di sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Pesce	'ndrangheta	Estorsione	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	n.d.	n.d.
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	Piomalli; Alvaro; Crea; Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Santangelo; Cortese; Nirta; Strangio; Pesce - Bellocco	cosa nostra; 'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Isola Capo Rizzuto	Arena	'ndrangheta	n.d.	Preparazione del cantiere edile e sistemazione del terreno
Gioia Tauro	Alvaro; Piomalli; Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Alvaro	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Amantea	Gentile	'ndrangheta	Traffico di armi	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di prodotti contraffatti	n.d.
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piomalli	criminalità di origine cinese	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Gioia Tauro	Alvaro; Piomalli; Molè	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Molè	'ndrangheta	Estorsione	Movimento merci relativo a trasporti marittimi
Gioia Tauro	Piomalli-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti; Traffico di armi	n.d.

Gioia Tauro	Piomalli; Alvaro; Molè	'ndrangheta	n.d.	Movimento merci relativo al trasporto marittimo
Gioia Tauro	Piomalli-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti; Traffico di armi	n.d.
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Barbieri	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Corigliano Calabro	Straface	'ndrangheta	n.d.	Servizi di gestione di pubblici mercati
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piomalli	criminalità di origine cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piomalli	criminalità di origine cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Jerinò; Aquino; Bruzzese; Comisso; Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	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.
Corigliano 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	criminalità di origine cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Alvaro	'ndrangheta; criminalità di origine italiana	n.d.	Movimento merci relativo a trasporti marittimi
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Piomalli	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti; Contrabbando di sigarette e TLE	n.d.

Gioia Tauro	Morabito; Palamara; Bruzzaniti	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Pesce; Pesce- Oppedisano; Varca	'ndrangheta; criminalità di origine colombiana	Traffico di stupefacenti	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo
Gioia Tauro	Fidanzati	'ndrangheta; cosa nostra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Corigliano 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	Ursino; Gambino	'ndrangheta; cosa nostra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Jerinò; Aquino; Bruzze; Commiso; Pesce	'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; Piromalli; 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.	marittimo di passeggeri
Gioia Tauro	Mancuso	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè; Piromalli; 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.
Gioia Tauro	Commiso; Pesce; De Masi	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Pesce-Bellocco	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Ferrentino; Chindamo; Lamari	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	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	Bellocco; Piromalli; Molè; Avignone; Paviglianiti	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Morabito; Palamara; Bruzzaniti	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Reggio Calabria	Trigila	n.d.	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno; Napoli; Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè - Piromalli; Alvaro; Crea; Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Pesce-Bellocco	'ndrangheta	n.d.	Movimento merci relativo al trasporto marittimo
Gioia Tauro	casalesi	camorra; 'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Pesce-Molè	'ndrangheta	n.d.	controllo attività economiche
Gioia Tauro	Pesce-Bellocco	'ndrangheta	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.
Gioia Tauro	Morabito	'ndrangheta	Traffico di armi	n.d.
Gioia Tauro	Piromalli; Crea; Alvaro; Gallico; Ladini; Pedullà	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	

CAMPANIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Napoli	Mazzarella; Alleanza di Secondigliano; Casalesi	camorra	Traffico di prodotti contraffatti; Corruzione; Falso; Frode; Truffa	n.d.
Napoli	Casalesi; Mazzarella; Alleanza di Secondigliano	criminalità di origine cinese; camorra	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Napoli	Mazzarella	criminalità di origine cinese; camorra	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Castellamare di Stabia	Casalesi; Setola	camorra	riciclaggio	n.d.
Campomarino	Moccia	camorra	n.d.	Costruzione di opere di pubblica utilità
Napoli	Mazzarella	criminalità di origine cinese; camorra	Traffico prodotti contraffatti	n.d.
Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè; Piromalli; Alvaro; Crea	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Salerno	Annunziata-Aquino	Camorra	Contrabbando sigarette e TLE; traffico di stupefacenti	n.d.
Salerno	Tamarisco	camorra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno; Napoli; Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè - Piromalli; Alvaro; Crea; Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Napoli	Montescuro	camorra	estorsione	n.d.
Napoli	Di Lauro	n.d.	Contrabbando sigarette e TLE	n.d.

FRIULI VENEZIA GIULIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Monfalcone	Mancuso	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Trieste	Iona	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Trieste	Veneruso	camorra	riciclaggio	n.d.

LAZIO

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Civitavecchia	Misso; Mazzarella	camorra	Traffico di prodotti contraffatti	n.d.
Civitavecchia	Gionta	camorra	Traffico di stupefacenti	n.d.

LIGURIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Genova	Madonia	cosa nostra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Pastore	n.d.	Traffico di stupefacenti	n.d.
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; criminalità di origine albanese; criminalità di origine italiana	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Martino	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Bellocco	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Avignone	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

SICILIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Palermo	Acquasanta	cosa nostra	n.d.	Costruzione di opere di pubblica utilità
Porto Empedocle	Messina	cosa nostra	n.d.	Servizi di vigilanza privata
Palermo	Galatolo; Fontana	cosa nostra	n.d.	Cantieristica navale
Palermo; La Spezia	Galatolo	Cosa nostra	n.d.	Cantieristica navale
Palermo; Termini Imerese	Corso dei Mille	cosa nostra	n.d.	Movimento merci relativo al trasporto marittimo
Acitrezza; Catania	Nizza; Santapaola	Cosa nostra; criminalità di origine albanese	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gallipoli	Santapaola	cosa nostra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Palermo	Brancaccio	cosa nostra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Augusta	Santapaola; Ercolano	cosa nostra	Traffico di prodotti contraffatti	n.d.

TOSCANA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Livorno	Barbaro; La Torre	'ndrangheta; camorra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè; Piromalli; Alvaro; Crea	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno	Bellocco; Molè-Piromalli	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno; Napoli; Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè - Piromalli; Alvaro; Crea; Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno	Ciarelli; Di Silvio	criminalità di origine italiana	Traffico di stupefacenti	n.d.

Livorno, Napoli, Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè; 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	Piromalli-Molè	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Livorno; Napoli; Salerno; Genova; Gioia Tauro	Molè - Piromalli; Alvaro; Crea; Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	Alvaro	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Genova	clan del golfo	n.d.	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.
Genova	Scali-Abbate	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

PUGLIA

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Bari	Shabani	criminalità di origine albanese	Traffico di stupefacenti	n.d.
Barletta	Lagji	criminalità di origine albanese	Traffico di stupefacenti; traffico di esseri umani; traffico di armi	n.d.
Brindisi	Gionta; Gallo; Limelli; Vangone	camorra	Traffico di stupefacenti	n.d.
Giovinazzo	Capriati	n.d.	n.d.	Controllo attività economiche
Bari	Capriati	n.d.	n.d.	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo; Servizi di vigilanza privata
Bari	Capriati	criminalità di origine barese	Estorsione	Servizi di vigilanza privata
Bisceglie	Griner; Palermi-Milella; Parisi	n.d.	Traffico di stupefacenti	n.d.

4

I BROKER PREFERISCONO L'EUROPA DEL NORD

a cura di Andrea Giambartolomei, redattore de Lavalibera

Dopo anni di confische record nei principali porti europei, in particolare a **Rotterdam** (Paesi Bassi), **Anversa** (Belgio) e **Amburgo** (Germania), di violenze e minimizzazione, gli Stati coinvolti e l'Unione europea hanno reagito alle organizzazioni di narcotrafficienti che hanno inondato il Vecchio continente di cocaina. Maggior coordinamento, più scambi di informazioni e nuove tecnologie sono state introdotte per arginare gli arrivi di carichi di coca dall'America Latina. E così, nel 2024, si sono registrati dei cambiamenti. Era il 2022 quando in Belgio si scopriva un piano per rapire l'allora ministro della giustizia Vincent Van Quickenborne e in Olanda venivano minacciati di morte il primo ministro Mark Rutte e la giovane erede al trono Caterina Amalia di Orange-Nassau. Segnali dell'esclamazione della violenza delle bande, in particolare legata alla Moccro mafia, composta da giovani di origine maghrebina capaci di arricchirsi prima con i traffici di hashish e poi passare alla polvere bianca, in un mercato dominato in prevalenza dalle organizzazioni sudamericane, italiane e balcaniche. Era un periodo in cui, però, non si voleva riconoscere l'esistenza

di un problema. Ad esempio, l'autorità portuale di Rotterdam affermava nero su bianco, nel suo bilancio, che "la lotta alla criminalità è una sfida per la società nel suo complesso che, in senso stretto, non è di competenza dell'autorità portuale".

Fatto sta che nel febbraio 2023, i governi belga e olandese e cinque grandi compagnie di navigazione si sono impegnati a **intensificare congiuntamente la lotta contro la criminalità** legata alla droga.

In Belgio, ad esempio, è stata istituita la figura di un **commissario nazionale antidroga**, sono state rinforzate le forze di polizia, aumentati il numero di scanner e di addetti per i controlli per i container più a rischio. Inoltre, saranno disposte più verifiche (sui precedenti penali e altro) sui 16mila lavoratori dello scalo marittimo, come avviene già per i lavoratori degli scali aerei. A Rotterdam, l'autorità che prima allontanava da sé le responsabilità, ha aumentato la videosorveglianza e introdotto l'uso dei droni che, ha spiegato il procuratore capo Mariette Bode all'Agenzia France Presse, "hanno reso il porto molto

meno attraente per questi estrattori", cioè quelle persone, spesso adolescenti, impiegate per recuperare i carichi di cocaina nascosti nei container parcheggiati nei pressi del porto: "Abbiamo toccato il fondo nel 2023 per quanto riguarda questi 'estrattori', quando ne sono stati arrestati 452. Quest'anno c'è stata una diminuzione significativa, con 266 arresti. Circa 59 estrattori erano minorenni, il più giovane aveva 14 anni". Il porto e il sistema doganale hanno inoltre migliorato la cooperazione con le autorità straniere, anche e soprattutto nelle aree portuali dell'America Latina. Inoltre, l'autorità portuale ha avviato una campagna di informazione tra i lavoratori sui rischi legati alla corruzione, uno degli strumenti (insieme alle minacce) con cui i trafficanti riescono a infiltrarsi nei sistemi portuali.

Certe cifre sembrano dimostrare un calo di arrivi nei tre maggiori scali del Nord Europa nel 2024: a Rotterdam, nonostante l'aumento dei controlli, sono state sequestrate quasi 26 tonnellate di cocaina, rispetto alle 45,5 tonnellate del 2023, mentre sono aumentate – di poco – nel più piccolo porto di Vlissingen (da 11,3 tonnellate a 12,6 tonnellate). Ad Anversa sono state sequestrate 44 tonnellate di cocaina, un terzo di quanto rinvenuto nel 2023 (121 ton). Anche nella tedesca Amburgo i carichi di cocaina sono stati inferiori rispetto al passato, nonostante il sequestro record da 24,5 tonnellate annunciato la scorsa estate.

L'Alleanza europea

Dal Belgio, presidente di turno dell'Unione europea nel primo semestre del 2024, è partita l'idea di creare un'alleanza strategica dei porti europei contro il narcotraffico, lanciata il 24 gennaio 2024 ad Anversa, per rafforzare la sicurezza in tutti i porti dell'UE. L'accordo ha previsto lo stanziamento di 200 milioni

di euro per finanziare attrezzature moderne che aiuteranno i funzionari doganali dell'UE a scansare i container e a controllare le importazioni in modo più efficiente. Importante è stato il miglioramento della cooperazione tra autorità portuali, Stati membri, Commissione europea e alcune agenzie comunitarie, come quella per il coordinamento delle forze di polizia (Europol) e della magistratura (Eurojust), la Procura europea (Eppo), la Piattaforma multidisciplinare europea contro le minacce criminali (Empact), l'Agenzia europea per le droghe (Euda) e il Centro di analisi e operazioni marittime (stupefacenti) (Maoc-N). Il patto prevede anche il coinvolgimento delle compagnie private di navigazione per proteggere la logistica e il personale e per un migliore scambio di informazioni. "Nel 2023, prima del lancio dell'European Ports Alliance, la Commissione ha condotto una valutazione tematica Schengen sul traffico di droga nei porti, che ha raccolto informazioni e buone pratiche che potrebbero essere utilizzate come base per sviluppare l'Alleanza – spiegano dalla direzione Affari domestici della Commissione europea –. Nell'ultimo anno, la Commissione, nel quadro della European Ports Alliance, ha tenuto quattro workshop a cui hanno partecipato sia le autorità pubbliche che il settore privato, su innovazione, politica marittima, misure anticorruzione e infiltrazione e sulla cooperazione operativa". Al momento del suo varo, il porto del Pireo non faceva parte della rete: "Per quanto riguarda l'adesione: tutti i porti dell'UE possono esprimere interesse ad aderire all'Alleanza europea dei porti. Dall'evento di lancio, la Commissione ha ricevuto numerose manifestazioni di interesse e il numero di porti è aumentato. 34 porti prendono parte all'Alleanza e attualmente altri porti stanno esprimendo interesse ad aderire", informano da Bruxelles.

La lotta al narcotraffico “rimarrà una priorità per la Commissione negli anni a venire. Come evidenziato negli orientamenti politici, la Commissione istituirà un nuovo piano d'azione europeo contro il traffico di droga, collaborando con i partner per chiudere rotte e modelli aziendali. Ciò sosterrà una strategia portuale dell'UE più ampia incentrata sulla sicurezza, la competitività e l'indipendenza economica e basata sul lavoro della European Ports Alliance”.

L'effetto “waterbed”

L'aumento degli sforzi in Belgio e in Olanda però sembra aver già avuto degli effetti collaterali. Secondo quanto riferito da **Bob Van den Berghe**, coordinatore regionale del programma di controllo dei container presso l'**Ufficio delle Nazioni Unite contro la droga e il crimine (Unodc)**, al sito Politico. Eu, “vediamo anche sempre più sequestri di cocaina destinati ai paesi scandinavi”, come Svezia e Danimarca. “Non abbiamo ancora dati statistici precisi per il 2024, ma molti hanno notato che ci sono stati meno sequestri di cocaina a Rotterdam e Anversa – spiega Robert Pătrăncuș, analista dell'Osservatorio europeo delle droghe e delle tossicodipendenze (Euda) in un'intervista concessa per questo rapporto –. È difficile conoscere le ragioni, ma abbiamo delle ipotesi. Una è legata al ‘waterbed effect’: il miglioramento dei controlli in un'area può aver determinato lo spostamento verso altre. È possibile che ci sia stata una variazione nelle rotte, non vediamo un aumento nei porti secondari, come quelli della Scandinavia, ma sappiamo che ci sono stati molti sequestri in Sierra Leone”. Sia i funzionari del porto di Anversa, sia i colleghi del porto di Rotterdam hanno osservato nel 2024 una diminuzione dei grandissimi quantitativi di polvere bianca a fronte di un aumento dei sequestri più



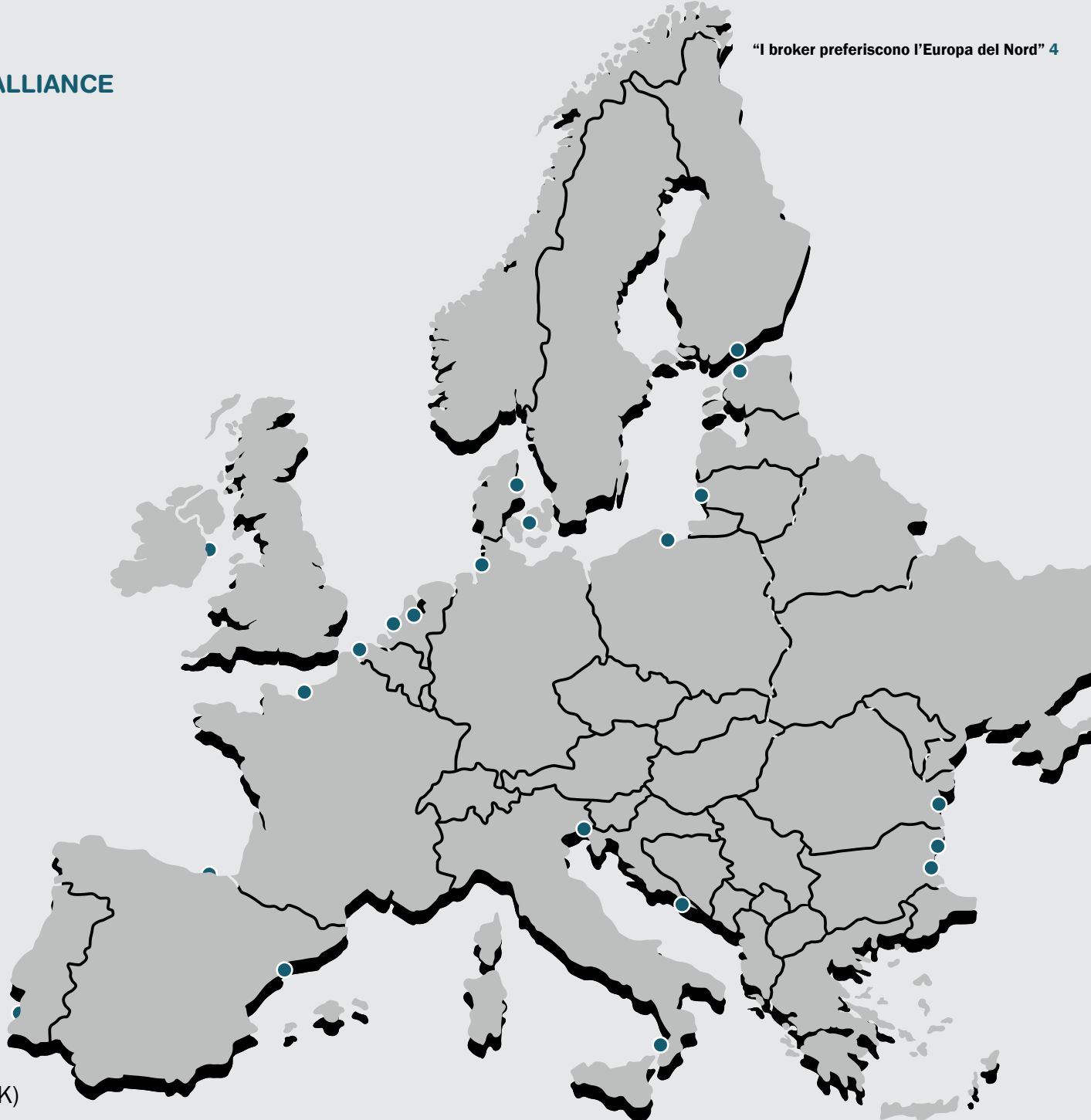
piccoli. “Le quantità che sequestriamo nel nostro Paese stanno diminuendo, ma il numero di intercettazioni che effettuiamo qui sta aumentando”, ha affermato Kristian Vanderwaeren, amministratore generale delle dogane belghe, in una conferenza stampa. “Si è registrato un aumento significativo di piccole quantità di droga illegale attraverso il porto di Rotterdam – ha aggiunto la procuratrice belga Bode all'Afp – Uno dei motivi potrebbe essere che i criminali stanno ora distribuendo il rischio”. Sono stati registrati invece dei sequestri record in altri porti, ad esempio ad Algeiras (Spagna), dove sono

state intercettate 13 tonnellate in un carico di banane in arrivo dall'Ecuador, e nello scalo francese di Dunkerque (10 tonnellate). Oltre alle rotte, potrebbero essere cambiati i mezzi di trasporto utilizzati, con un uso maggiore di barche a vela, aerei e di ‘narco-sottomarini’, come ne sono stati trovati in Spagna. Robert Pătrăncuș sottolinea inoltre il possibile utilizzo di procedimenti chimici che permetterebbero di trasportare cocaina, in base o idroclocrata, incorporata ad altre molecole, plastiche o polimeri, per dare risultati negativi ai test rapidi: “Le bande possono lavorare insieme a esperti chimici assunti per questo motivo,

così diventa difficile intercettare la sostanza. Servono però dei laboratori di estrazione all'arrivo. È un procedimento abbastanza avanzato, ma hanno soldi da investire sulle nuove tecniche”. In generale, sottolinea l'analista dell'Euda, non sembra che l'aumento dei sequestri degli ultimi anni abbia danneggiato il mercato: “Non ci risultano segnali di carenza di cocaina. È possibile ci sia una piccola variazione di prezzo o di qualità, ma non è avvenuto un calo come per l'eroina”.

ELENCO PORTI ADERENTI ALL'EU PORT ALLIANCE (MARZO 2025)

- Antwerpen/Bruges (BE)
- Varna (BG)
- Hamburg (DE)
- Algeciras (ES)
- Trieste/Monfalcone (IT)
- Gdansk (PL)
- Rotterdam (NL)
- North Sea Port (BE-NL)
- HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) (FR)
- Dunkerque (FR)
- Marseille (FR)
- Le Havre (FR)
- Riga (LV)
- Helsingborg (SE)
- Göteborg (SE)
- Bremerhaven (DE)
- Barcelona (ES)
- Valencia (ES)
- Gioia Tauro (IT)
- Helsinki (FI)
- Amsterdam (NL)
- Genova (IT)
- Klaipeda (LT)
- Constanta (RO)
- Sines (PT)
- Rijeka (HR)
- Tallinn (EE)
- Koper (SV)
- Bilbao (EX)
- Burgas (BG)
- Stockholm (SE)
- Ploce (HR)
- Copenhagen Malmö (DK)
- Associated Danish Ports (Fredericia, Nyborg) (DK)
- Dublin (IE)



5

STRATEGIE, ALLEANZE E PRATICHE NEI PORTI OLANDESI: IL CASO ROTTERDAM E OLTRE¹

A cura di Monica Usai, Libera

Nel cuore dell'azione europea contro il narcotraffico, i porti olandesi – in particolare Rotterdam e Amsterdam – sono diventati laboratori di strategie di contenimento e prevenzione delle infiltrazioni criminali. “La cooperazione tra dogana, polizia portuale, polizia fiscale e magistratura ha portato alla formazione del team HARC (Hit And Run Cargo), che ogni anno pubblica i dati sugli interventi e sui sequestri legati al traffico di stupefacenti” afferma Stefan Koster, Policy Officer International Affairs and Mainports, Directorate-General for Subversive Crime - Ministry of Justice and Security. Secondo quanto riportato, nel 2024 si è registrata una significativa riduzione degli “estrattori” – ovvero quei giovani incaricati di recuperare carichi di droga nascosti nei container – arrestati a Rotterdam: 266 contro i 452 dell'anno precedente. Il 42% degli arrestati ha tra i 18 e i 22 anni. Parallelamente, è aumentato il numero di sequestri di piccoli quantitativi di droga, inferiori ai 100 chili. Una dinamica che secondo gli investigatori risponde a una strategia di “distribuzione del rischio”

da parte delle organizzazioni criminali, che tuttavia continuano a trafficare anche grandi carichi. Il porto di Rotterdam resta un hub di transito per la cocaina proveniente dal Sud America, spesso nascosta nei carichi di frutta. Tuttavia, i narcotrafficienti hanno adottato nuovi metodi di occultamento: tra rottami metallici, container di liquori o carichi di legname, la sostanza viene dissimulata con crescente inventiva. Oltre alla cocaina, nel 2024 sono aumentati i sequestri di cannabis e metanfetamina (3.475 chili di crystal meth). Un dato ormai assodato è che il traffico di droga non potrebbe avvenire senza la complicità di **“insider”, cioè soggetti interni alla catena logistica, corrotti o minacciati**. È per questo che una parte consistente delle strategie adottate si concentra sul contrasto alla corruzione interna, con controlli più severi e campagne di sensibilizzazione per i lavoratori portuali.

Secondo il rapporto della RAND Europe, le minacce di corruzione nei principali porti olandesi (Rotterdam e Schiphol) si articola-

no in cinque meccanismi principali: corruzione tramite tangenti, ricatti, violenza, relazioni personali e pressione subculturale. L'analisi ha evidenziato come la combinazione di condizioni lavorative difficili, la distanza tra management e dipendenti e la precarietà dei contratti aumentino la vulnerabilità degli operatori portuali. La mancanza di controlli sistematici su tutte le merci in entrata – per ragioni logistiche – comporta inoltre un ricorso a sistemi di sorveglianza selettiva basati sul rischio, che possono essere aggirati con informazioni da fonti interne corrotte. In risposta a queste sfide, i Paesi Bassi hanno attivato una vasta rete di collaborazione internazionale. Il crimine organizzato è infatti considerato una minaccia transnazionale che richiede risposte coordinate. Già nel 2022 è stata lanciata un'offensiva internazionale mirata, che ha visto il coinvolgimento di partner chiave in America Latina, nei Caraibi, negli Emirati Arabi Uniti, in Turchia, Marocco, Hong Kong e Singapore. In Europa, i Paesi Bassi collaborano con Belgio, Germania, Francia, Italia, Svezia e Spagna all'interno della coalizione contro il crimine organizzato. Tra le misure implementate nei porti olandesi spicca la costruzione di una “recinzione virtuale”, costituita da una rete di 262 telecamere intelligenti in punti strategici, integrate da sensori di movimento e droni. Il sistema verrà ulteriormente potenziato con 76 nuove telecamere e software avanzati per il riconoscimento di comportamenti sospetti. È stato inoltre avviato un progetto pilota per impedire la frode con i codici PIN usati per il ritiro dei container, consentendo l'accesso solo a persone autorizzate. Dal 2023, la maggior parte dei carichi ad alto rischio è sottoposta a queste procedure. Il porto di Rotterdam ha anche imposto requisiti di sicurezza più severi per le aziende con profili di rischio elevato, mentre nell'area del Canale del Mare del Nord (NSCA), che include il porto di Amsterdam, è in fase di costruzione una rete di vide-

osorveglianza condivisa tra dogana, polizia, gendarmeria e autorità portuali. Le valutazioni di sicurezza richieste dalla normativa ISPS sono state integrate con misure specifiche contro il crimine organizzato, obbligando le imprese a implementare protocolli aggiuntivi. Questi interventi rispondono a un quadro più ampio delineato anche dalla Commissione Europea e da Europol, che ha identificato 821 reti criminali tra le più minacciose per la sicurezza dell'Unione. La metà di queste è coinvolta nel traffico di droga, e l'86% utilizza strutture aziendali legali per facilitare i propri traffici o riciclare denaro illecito. Il modello operativo è spesso flessibile, adattabile e sostenuto da un forte uso della corruzione e della violenza. L'analisi Europol definisce queste reti come “Agili, Senza frontiere, Controllanti e Distruttive” (ABCD): capaci cioè di adattarsi, operare transnazionalmente, mantenere il controllo delle operazioni e infliggere danni sistemici.

A livello europeo, l'Alleanza dei Porti lanciata a gennaio 2024 rappresenta il coronamento di questi sforzi. Nata su impulso della Commissione europea e della presidenza belga del Consiglio UE, mira a rafforzare la resilienza dei nodi logistici contro le infiltrazioni criminali. Tra le misure adottate vi sono partenariati pubblico-privati, scambio di informazioni e buone pratiche, incontri tematici su corruzione, innovazione e sicurezza marittima, con l'obiettivo di integrare sempre più porti nel sistema comune di difesa. Un impegno che sembra proiettato sul lungo periodo, come afferma Stefan Koster: “La Commissione ha confermato che l'Alleanza continuerà anche oltre il 2024. L'approccio olandese, fatto di innovazione tecnologica, prevenzione, collaborazione tra istituzioni e attenzione alle dinamiche sociali, si candida così a diventare un modello replicabile per l'intero continente”.

1. Il paragrafo si basa su un'intervista a Stefan Koster - Policy Officer International Affairs and Mainports, Directorate-General for Subversive Crime - Ministry of Justice and Security, che ha fornito i dati e i rapporti citati nel testo.

6

LA CIRCUMNAVIGAZIONE INTERNAZIONALE DI COCAINA

L'ultima relazione 2024 della **DCSA (Direzione Centrale Servizi Antidroga)** presenta una fotografia dettagliata sui traffici internazionali di droga e della cocaina in particolare, mettendo in evidenza i sequestri, le principali operazioni delle Forze dell'ordine, le rotte e gli interessi dei clan in Europa, Sud America e Africa.

Si legge nella relazione che

“la cocaina trafficata dai Paesi del Sud America è destinata, principalmente, ai mercati del Nord America e dell'Europa. Le rotte sono principalmente marittime, all'occorrenza integrate da percorsi via terra: la cocaina è prevalentemente occultata in container, con vari metodi. Meno utilizzata, in termini di quantitativi trasportati, è la rotta aerea, con l'occultamento in corpore o fra i bagagli. Se la destinazione è il Nord America, la cocaina viene trasferita dai porti sudamericani dell'Oceano Pacifico - e con sempre maggiore frequenza da quelli dell'Ecuador - direttamente oppure raggiungendo il Messico anche con il singolare metodo di sommergibili o semisommergibili “artigianali”, per poi proseguire via terra. Se è destinata all'Europa, la cocaina giunge

via mare dai porti sudamericani: - nei grandi porti nord-europei (Belgio e Olanda) oppure, attraverso lo stretto di Gibilterra, nei porti del Mediterraneo (come Gioia Tauro), proseguendo negli ultimi anni anche per le coste dell'area balcanica, per poi essere trasferita via terra verso il Centro-Nord Europa; - sulle coste dell'Africa Occidentale per poi ripartire, sempre via mare, verso i porti europei oppure proseguire via terra lungo la “rotta del Sahel” sino ai porti dell'Africa Settentrionale, da cui salpare per gli scali marittimi europei”.

Un focus evidenzia la posizione strategica **dell'Ecuador** nello scacchiere del narcotraffico globale, chiuso tra i due Paesi maggiori produttori di cocaina al mondo (a nord la Colombia e a sud e ad oriente il Perù). Un paese che nel giro di un decennio ha visto mutare profondamente il proprio ruolo nel traffico internazionale di stupefacenti: da mero Paese di transito a principale piattaforma logistica per la distribuzione a livello mondiale della cocaina (prevalentemente colombiana), salendo al **terzo posto** della classifica dei Paesi con il maggior numero di sequestri di droga (dopo **Colombia e Stati Uniti**). Secondo la relazione della Dcsa

“l'Ecuador, paese di transito della cocaina, ha 8 porti marittimi, dove la droga viene stoccata e da dove viene spedita verso destinazioni internazionali anche con un trasporto misto, marittimo e aereo. In particolare, i porti marittimi situati sull'Oceano Pacifico (Esmeraldas, Guayaquil e Manta) sono di grande interesse per le organizzazioni di narcotrafficienti; tra questi, Guayaquil è sicuramente quello dove si concentra maggiormente il traffico di stupefacenti. Queste rotte sono gestite da un mix di reti criminali ecuadoriane, colombiane, messicane ed europee, tra le quali vigono accordi basati sulla “quantità di cocaina immessa”, mentre il trasporto della cocaina è subappaltato ad “agenzie di servizio” criminali”.

Dall'Ecuador ci trasferiamo in Messico, noto per la presenza dei suoi “cartelli” della droga, è un punto centrale nella rotta della cocaina che collega i Paesi andini produttori con gli Stati Uniti, il principale mercato mondiale di consumo. La droga raggiunge quotidianamente gli Stati Uniti per via aerea, terrestre — lungo i più di 3.200 chilometri del confine sud-occidentale — e marittima, sia dal lato del Pacifico sia da quello dell'Atlantico. Oltre al mercato nordamericano, i gruppi criminali messicani sono coinvolti nel traffico di cocaina e droghe sintetiche verso l'Asia, l'Africa, l'Oceania e l'Europa. I cartelli utilizzano, oltre ai metodi tradizionali di trasporto, anche tunnel clandestini scavati sotto il confine nord con gli Stati Uniti, controllati da potenti organizzazioni criminali transnazionali dedite al traffico di stupefacenti. Alcune spedizioni partono via container dai porti atlantici di Veracruz, Matamoros e Tampico verso Paesi del Nord Europa, del Mediterraneo e dell'Africa Occidentale. Da quest'ultima regione, i trafficanti locali provvedono a trasferire la droga in Europa lungo la cosiddetta **“rotta del Sahel”**. Altre partite vengono inviate da

Mazatlán e Manzanillo, porti sul Pacifico, attraversando lo stretto di Panama per giungere in Europa e in Australia.

Non diversa la situazione in Europa. Secondo un recente studio condotto dall'Unione europea, quasi il **70% dei sequestri di droga** da parte delle autorità doganali avviene nei porti dell'Unione Europea, con sequestri di grandi volumi di droga, in particolare cocaina, rilevati in container per il trasporto intermodale e si calcola che ben 75 porti europei siano utilizzati dai trafficanti, con forti diversificazioni anche nelle rotte e nelle modalità di occultamento della droga. La Relazione europea sulla droga del 2024 fornisce un'istantanea della situazione della droga in Europa basata sui dati più recenti disponibili. Nel 2022, per il sesto anno consecutivo, gli Stati membri dell'UE hanno segnalato un quantitativo record di cocaina sequestrata, pari a 323 tonnellate. Belgio, Spagna e Paesi Bassi rimangono i Paesi che segnalano i volumi più elevati di sequestri, a dimostrazione della loro importanza come punti di ingresso per il traffico di cocaina verso l'Europa. Con l'intensificazione delle misure di interdizione presso i principali punti di ingresso noti per la droga, sembra che i trafficanti di cocaina stiano prendendo di mira in via crescente i porti più piccoli di altri paesi dell'UE e dei paesi confinanti con l'Unione Europea, che potrebbero essere più vulnerabili alle attività di narcotraffico. Alcuni paesi del Nord Europa, tra cui Svezia e Norvegia, hanno segnalato sequestri record di cocaina nei porti marittimi nel 2023.

Sono **41** gli episodi di presunta corruzione avvenuti nelle **Autorità di Sistema portuale italiane** tra il 2018 e il 2024. Questa prima fotografia, che sicuramente non restituisce l'insieme dei fenomeni corruttivi avvenuti nei porti italiani, si basa sull'analisi delle Relazioni del Responsabile della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione pubblicate sui siti di tutte le Autorità di Sistema Portuale. Il monitoraggio ha dunque riguardato 16 enti pubblici per un arco temporale di 7 anni. Le Relazioni sono un obbligo di legge: entro il **15 dicembre di ogni anno**, il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza pubblica una relazione sui risultati dell'attività svolta, in particolare dando conto degli eventi corruttivi che hanno visto coinvolta la pubblica amministrazione di riferimento, nonché dei procedimenti disciplinari e penali in corso. Dall'analisi, emerge che il numero di eventi corruttivi segnalati dai responsabili sono 17, mentre le comunicazioni su procedimenti disciplinari e penali in corso sono state 24. Come anticipato, i numeri che emergono colgono solo una parte della corruzione che emerge in ambito portuale. Infatti, questi riguardano esclusivamente i casi in cui sono stati coinvolti

dipendenti, manager o vertici politici delle Autorità di Sistema portuale, ma non tengono in considerazione gli episodi che invece possono aver coinvolto le altre organizzazioni pubbliche e private che operano all'interno degli scali italiani. Il monitoraggio realizzato mostra alcuni aspetti generali poco rassicuranti, poiché emergono delle inadempienze in merito al rispetto delle disposizioni sulla trasparenza. In riferimento all'anno 2018, ad esempio, tre enti non hanno pubblicato sul proprio sito istituzionale la Relazione del responsabile o hanno caricato una versione non leggibile. In riferimento all'anno 2024, invece, al 31 marzo 2025 sono **due le Autorità che ancora non hanno assolto l'obbligo di legge**. Inoltre, in alcuni casi le relazioni sono caricate in formati poco leggibili o adottano un modello differente rispetto a quello standard, che rende maggiormente complicata sia la comprensione, sia la possibilità di fare delle analisi comparate.

Nel dettaglio, prendendo in considerazione agli eventi corruttivi registrati, questi riguardano diverse aree: 5 coinvolgono l'ambito dei contratti pubblici, 3 riguardano provvedimenti ampliati della sfera giuridica dei

destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario, 2 concessioni e autorizzazioni, 1 acquisizione e gestione del personale, e 1 vigilanza e attività ispettiva nelle sedi portuali. In altri 5 casi, invece, l'area non è specificata. I reati contestati, allo stesso modo, sono vari: corruzione per un atto contrario ai doveri di ufficio; peculato e falsità ideologica; abuso d'ufficio e falso ideologico; frode, corruzione e turbata libertà degli incanti; e infine inquinamento ambientale. Questi 17 eventi sono avvenuti in 9 Autorità di Sistema portuale, in 4 delle quali si sono verificati più di un episodio nell'arco temporale di riferimento (in totale nei 4 enti sono avvenuti 12 episodi). Guardando invece alle comunicazioni su procedimenti disciplinari e penali in corso contenute nelle Relazioni, le aree che investono sono molto varie, e in molti casi esse riguardano più aree contemporaneamente. In particolare, l'area più colpita è quella dei contratti pubblici, con ben 7 comunicazioni. A seguire anche controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni, con 4 casi, tante quante quelle relative ai provvedimenti ampliati della sfera giuridica con effetto economico diretto ed immediato. A una misura di distanza le comunicazioni che riguardano provvedimenti ampliati della sfera giuridica senza effetto economico diretto ed immediato, che sono in tutto 3, così come i casi di concessioni e autorizzazioni. Progettazione della gara, programmazione e gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio, sono aree in cui vi sono state due segnalazioni. Affidamento di lavori, servizi e forniture, e *maladministration*, invece, sono fanalini di coda nella classifica con un solo episodio ciascuno.

Da un lato, questi dati possono rappresentare la capacità dell'ente di monitorare e riportare gli episodi corruttivi che emergono nell'ambito della propria sfera di azione, anche se, da quanto emerge, in gran parte si tratta di eventi collegati a scandali giudiziari, rilevanti dal punto di vista penale, e su cui le pubbliche amministrazioni si sono mosse a seguito dell'azione delle forze dell'ordine.

Dall'altro lato, però, sarebbe poco corretto non riconoscere la significativa portata di questi numeri, che riguardano un campione molto piccolo: in media sono 6 eventi corruttivi all'anno; sono 10 su 16 le Autorità di sistema portuale che hanno registrato eventi di presunta corruzione. I dati presentati, oltre a segnalare uno scenario particolarmente esposto a fenomeni di corruzione, restituiscono solo in parte la rilevanza di questi eventi. Un aspetto importante nell'analisi riguarda la portata degli investimenti sulle infrastrutture portuali e che coinvolge proprio le Autorità di Sistema portuale come responsabili di questi interventi: le risorse movimentate a livello locale da questi enti sono molto elevate. Questo rende i business legali generati dalle Autorità di Sistema portuale particolarmente attrattivi per gli interessi criminali di corrotti e corruttori.

Una corruzione che non riguarda solo attività della pubblica amministrazione ma che guarda anche ad interessi sui traffici illegali degli stupefacenti e in particolare della cocaina. L'ultima relazione della Direzione Servizi Antidroga dedica per la prima volta un paragrafo "La corruzione nei porti agevola l'esfiltrazione della cocaina" dove si legge che "Le recenti attività di indagine hanno permesso di evidenziare casi di corruzione di operatori portuali incaricati del recupero della cocaina, occultata nei container giunti nel porto, per la successiva movimentazione verso l'estero." Nel paragrafo vengono elencate le figure professionali che lavorano nel settore e che possono essere coinvolte sono diverse: - il *checker* (figura che opera sottobordo per verificare modalità e tempistiche dell'afflusso e del deflusso dei *container* in banchina, in prossimità delle gru operative); - il *deckman* (figura che opera a bordo nave in possesso dei piani di sbarco, il quale collabora con il gruista e il *checker* durante le operazioni); - il *planner* (impiegato addetto alla pianificazione delle operazioni di sbarco e imbarco dei container e della loro movimentazione sul piazzale); - lo *straddle carrier*, detto comunemente SC o anche gru a cavaliere (addetto

alla macchina operativa utilizzata per la movimentazione dei container nel piazzale);- il *carrellista* (termine comunemente usato per indicare il conduttore degli *straddle carrier*); - il *coordinatore operativo*, detto anche C.O. (colui che coordina le attività di sbarco e imbarco dei container su una o più motonavi); - il *multitrailer* (addetto alla macchina operativa utilizzata per la movimentazione di più container contemporaneamente nel piazzale). La particolare, si legge nella Relazione, l'attività illegale intrapresa dal personale coluso si articola in tre fasi: - l'individuazione del container "contaminato", il reperimento di un posizionamento idoneo nei piazzali di scarico e la di una finestra temporale adeguata per il recupero della droga, nella maggior parte dei casi, durante le ore serali; - la programmazione accurata dell'"attività", al fine di non destare sospetti e di poter effettuare più tentativi consecutivi in caso di possibili imprevisti, assegnando compiti e ruoli ai singoli operatori adeguati all'esigenza di esfiltrazione della droga in relazione ai quantitativi; - l'adozione di un sistema di comunicazioni dedicato tra i componenti della "squadra" di recupero della droga, quali, preferibilmente, un impianto di radio ricetrasmittenti solitamente parallelo rispetto al canale radio aziendale, al fine di eludere eventuali indagini tecniche.

Nello scenario tratteggiato appare ancora più urgente rafforzare gli strumenti di monitoraggio e trasparenza, soprattutto nella fase attuale legata al **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**: secondo uno studio di Openpolis¹, sono 12 le misure in agenda rivolte al settore portuale, di cui una riforma normativa e 11 investimenti economici.

Uno degli investimenti più rilevanti è quello dedicato ai porti verdi: 270 milioni di euro i fondi PNRR previsti per l'investimento. Altro investimento è quello delle zone economiche speciali (Zes), tutte situate al Sud: 630 milioni di euro. Un tema, quello del PNRR, su cui Libera ha da tempo avviato un'azione di monitoraggio da cui emergono elementi preoccupanti²: siti istituzionali incompleti, dati che non coincidono, una trasparenza che viaggia su binari diversi e mai coincidenti. Secondo la ricerca, la discrepanza tra i dati raccolti dal monitoraggio civico di Libera e quelli istituzionali rende molto difficile ricostruire quali e quanti siano effettivamente i progetti PNRR. Elementi che sembrano confermati anche da una indagine **di Demos³ per Libera** proprio sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza viene dipinto come un oggetto misterioso nella percezione delle cittadine e dei cittadini. Circa sette intervistati su dieci (68%) affermano di averne "nessuna" o "scarsa conoscenza". Contestualmente, la stessa indagine mostra che è alta la preoccupazione che la grande mole di denaro impiegata in investimenti pubblici possa favorire infiltrazioni mafiose. Infatti, ben l'88% degli intervistati ritiene che il PNRR – per quanto avvolto in una nebbia di incertezza sulla sua reale natura – sia comunque a rischio di corruzione e infiltrazioni mafiose, presumibilmente al pari di ogni altra forma di investimento di risorse pubbliche in Italia. Non si tratta esclusivamente di percezione o di mancata trasparenza. Infatti, alcune recenti inchieste stanno gettando ombre sull'opera più costosa del PNRR, con oltre 1,3 miliardi di euro: la nuova diga foranea del porto di Genova. Il progetto nasce con l'idea di ampliare gli

spazi del porto, anche per consentire l'arrivo di nuove maxi-navi container. Nella primavera del 2025, da quanto emerge dalle cronache locali, la Procura europea (EPPO - European Public Prosecutor's Office) ha avviato un'inchiesta su appalti e fondi pubblici legati a quest'opera, su cui in passato anche dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) aveva segnalato anomalie e possibili irregolarità. Al centro dell'inchiesta risulterebbero coinvolti due rappresentanti della ditta responsabile della costruzione e l'ex Presidente dell'Auto-

rità di Sistema portuale, e i reati contestati sarebbero turbativa d'asta, falso e malversazione. Proprio la costruzione della diga di Genova era uno degli argomenti su cui discutevano maggiormente l'ex Presidente della Regione Liguria, l'ex Presidente dell'Autorità di Sistema portuale, e alcuni imprenditori del comparto marittimo, finiti al centro di un'inchiesta di corruzione emersa nella primavera del 2024, che viene analizzata nel prossimo paragrafo.

AdSP	Numero eventi corruttivi segnalati nelle relazioni	Numero comunicazioni su procedimenti disciplinari e penali in corso
AdSP Mare Adriatico Centrale	0	0
AdSP Mare di Sicilia Orientale	2	6
AdSPI Mare Adriatico Meridionale	0	0
AdSP Mare di Sardegna	0	0
AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale	6	6
AdSP Mar Ligure Occidentale	2	1
AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio	2	8
AdSP Mar Ligure Orientale	0	1
AdSP Mar Tirreno Settentrionale	1	0
AdSP Mar Tirreno Centrale	1	2
AdSP Mare di Sicilia Occidentale	1	0
AdSP Mare Adriatico Centro-Settentrionale	1	0
AdSP del Mar Ionio	0	0
AdSP Mare Adriatico Orientale	1	0
AdSP Mare Adriatico Settentrionale	0	0
AdSP dello Stretto	0	0
Tot	17	24

1 https://www.openpolis.it/quali-sono-le-misure-del-pnrr-per-i-porti-e-la-logistica/?utm_source=Newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=pnrr
2 https://www.libera.it/it-schede-2356-il-pnrr-ai-raggi-x_ii-edizione
3 https://www.libera.it/it-schede-2587-pnrr-appalti-corruzione-libera_governo

OMBRE SOTTO LA LANTERNA: L'INCHIESTA SUL PORTO DI GENOVA

Disclaimer: nelle pagine che seguono saranno citate persone coinvolte in inchieste più o meno recenti. Per tutte le persone che sono citate, tranne per quelle che sono indicate come condannate in via definitiva, vale la presunzione d'innocenza. I nomi citati sono quelli di persone che compaiono esclusivamente in atti pubblici e ufficiali - sentenze, ordinanze, verbali di interrogatorio, articoli di stampa, interviste, etc. - disponibili nel momento in cui questo dossier è stato pubblicato, e sono qui riportati per il solo fine di ricostruire un contesto, non perché siano ritenuti automaticamente colpevoli dei reati loro contestati. Lo scopo dell'analisi, infatti, è quello di mettere in luce le dinamiche di rapporti che si generano nell'ambito del contesto portuale, a prescindere dal fatto che siano o meno penalmente rilevanti. Per farlo, verrà presa come caso studio una inchiesta giudiziaria di cui, per motivi di sintesi e di coerenza del lavoro, si analizzeranno solo alcune vicende.

8.1 La cornice dell'inchiesta

Il 7 maggio 2024 la Liguria si sveglia investita dalla notizia di una **maxinchiesta** che vedeva coinvolte 25 persone: politici, amministratori, manager pubblici, imprenditori, e anche altre persone che facevano da intermediarie con pezzi della società civile e delle comunità locali. L'indagine, condotta dalla **Guardia di Finanza e coordinata dalla Procura di Genova**, si componeva infatti di due filoni principali, relativi a tornate elettorali e

allo sviluppo del porto cittadino.

Il primo metteva in luce gli opachi scambi di un'ampia parte della politica ligure, in cui i vertici della Regione sono stati accusati di aver intrattenuto rapporti con esponenti mafiosi per chiedere voti in occasione delle elezioni, in particolare quelle regionali del settembre 2020. In quel frangente, secondo l'accusa, il candidato presidente Giovanni Toti avrebbe goduto della mediazione di un collaboratore per ottenere un pacchetto di voti da soggetti considerati esponenti del

clan Cammarata del Mandamento di Riesi, afferente a Cosa Nostra, da anni radicato nella città di Genova. In cambio, sarebbero stati promessi loro varie utilità, tra cui posti di lavoro.

Il secondo filone di indagine, invece, investiva l'ambito portuale. Secondo le ricostruzioni degli inquirenti, sarebbero tre i principali protagonisti della vicenda: Giovanni Toti, all'epoca presidente di Regione Liguria, Paolo Emilio Signorini, allora presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP), e Aldo Spinelli, imprenditore del settore portuale e logistico. Secondo gli inquirenti, intorno ad alcuni progetti si sarebbero saldati i loro interessi: a fronte del sostegno ai comitati elettorali di Toti, l'AdSP avrebbe sostenuto alcuni progetti favorevoli all'impresa terminalista di Spinelli, che era già da anni operante all'interno del porto. In parallelo, Signorini si sarebbe adoperato per ordinare l'aumento della tariffa oraria per le prestazioni del servizio integrativo della società dell'imprenditore Mauro Vianello a fronte di alcune contropartite.

In particolare, in un filone dell'inchiesta alcune pratiche sarebbero state centrali:

1) l'accelerazione della calendarizzazione della pratica del rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse¹ in Comitato di Gestione del porto e il successivo ottenimento, che avrebbe garantito all'impresa di Spinelli una posizione "strategica" all'interno del Porto anche in vista della realizzazione delle imminenti opere infrastrutturali come la diga foranea²;

2) l'aumento dello spazio in uso all'interno del Porto ottenendo tutta l'area in precedenza occupata dalla centrale ENEL (il cd ex carbonile), area confinante ad ovest con il Terminal Spinelli e ad est con il Terminal Rinfuse;

3) l'approvazione da parte di AdSP al riempimento/tombamento di Calata Concenter, specchio acqueo situato tra il carbonile e il Terminal Rinfuse, e conseguentemente ottenere l'assegnazione in concessione del nuovo spazio.

Dalla realizzazione di queste pratiche il gruppo imprenditoriale di Spinelli avrebbe ottenuto un notevole aumento della possibilità di fare business e del valore dell'impresa. Secondo quanto ricostruito dagli inquirenti, Toti e Signorini avrebbero ricevuto da Spinelli nello stesso periodo e in modo ricorrente differenti risorse. Toti avrebbe ricevuto complessivamente circa 74 mila euro tra finanziamenti al proprio comitato e quote di partecipazione a cene elettorali. Signorini, invece, in poco più di un anno avrebbe goduto di 22 soggiorni di lusso presso l'Hotel de Paris di Monte Carlo, per un totale di 42 notti, con incluse giocate al casinò e servizi extra come servizi in camera, massaggi e trattamenti estetici, posto tenda nella spiaggia della struttura, nonché partecipazione ad eventi esclusivi, quali la finale del torneo internazionale di tennis "Rolex Monte Carlo Masters" o serate a tema con annesso spettacolo musicale. Inoltre, avrebbe ricevuto circa 15.000 euro in contanti, fiches (il cui valore non è stato quantificato) per effettuare giocate al Casinò di Montecarlo, una borsa Chanel e un bracciale in oro marca Cartier (entrambi regali per amiche). Oltre a questo, Spinelli avrebbe promesso a Signorini anche un incarico prestigioso, da circa 300mila euro all'anno, una volta terminato il mandato da Presidente dell'AdSP.

Da quanto emerge dalla ricostruzione dell'accusa, le decisioni pubbliche relative al porto, in grado di generare business per milioni e milioni di euro, sarebbero state messe nelle disponibilità di imprenditori con il fine da

¹ Sul sito dell'AdSP si legge che è la porta di accesso per tutti i prodotti alla rinfusa: carbone, sale da disgelo, sabbie silicee, cemento, minerali, biomasse (es. woodpellet), project cargo, prodotti siderurgici. Il core business consiste nella fornitura di operazioni portuali quali sbarco, imbarco, stoccaggio e ricarica su automezzi.

² È rilevante notare che la diga è il progetto più costoso finanziato su fondi del Piano nazionale investimenti, parte del PNRR, e proprio sulla costruzione della diga foranea è stata avviata un'inchiesta per turbativa d'asta. L'European Public Prosecutor's Office (EPPO) sta indagando sull'assegnazione del contratto al consorzio. (Messaggero Marittimo, 24 agosto 2024)

parte della politica di consolidare il proprio consenso e da parte dei manager pubblici per godere di benefici in modo gratuito, con l'aspettativa di prolungare la propria carriera professionale in altro ambito.

Questo filone del procedimento giudiziario si è in parte concluso in tempi brevi con un patteggiamento tra le parti. Toti, accusato di corruzione impropria e finanziamento illeciti, ha trovato un accordo con la procura per una pena di due anni e tre mesi, che sconterà attraverso circa 1500 ore di lavori socialmente utili. Anche Signorini ha patteggiato una pena di tre anni e cinque mesi. Allo stesso modo, anche Spinelli ha scelto la via del patteggiamento, con una pena di tre anni e due mesi. Anche altre persone coinvolte nell'inchiesta hanno proceduto con il patteggiamento. Anche l'imprenditore Mauro Vianello ha patteggiato un anno e quattro mesi.

Al netto della rilevanza penale di quanto fin qui esposto, per le finalità di questo rapporto è interessante analizzare le dinamiche e le interazioni tra gli attori coinvolti all'interno di questa rete, guardando, in particolare, gli elementi di maggiore vulnerabilità che riguardano l'ambito portuale.

8.2 La governance del porto

Il porto è uno spazio complesso in cui un ampio numero di attori pubblici e privati interagiscono. Per regolare le attività portuali, in Italia esistono delle specifiche autorità, le **Autorità di Sistema Portuale**, che hanno il compito di gestire e organizzare i beni e i servizi nell'ambito dei porti di competenza.

Al vertice dell'AdSP c'è un Presidente, nominato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti previa intesa con la Regione interessata, scelto tra una terna di

esperti nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, che resta in carica quattro anni (rinnovabile per un mandato). Altro attore rilevante, centrale nello scandalo genovese, è il **Comitato di Gestione**, presieduto proprio dal Presidente dell'AdSP. Oltre a quest'ultimo, l'organo è composto da altri quattro membri: da un componente indicato dalla regione su cui insiste il porto; da un componente



indicato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane; da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di Autorità Portuale; dal direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'Autorità di sistema portuale. Nel caso di Genova, oltre a Signorini, facevano parte del Comitato Andrea La Mattina, era designato

dalla Regione Liguria, Pier Giorgio Damiano Carozzi, era designato dal Sindaco della Città Metropolitana di Genova, Cristoforo Canavese era designato dal Sindaco del Comune di Savona e il Contrammiraglio Sergio Liardo, Direttore Marittimo.

I compiti del Comitato sono rilevanti poiché si occupa delle questioni vitali di un porto,

Questi pochi elementi aiutano a mettere in luce come anche gli enti pubblici territoriali e la politica locale e regionale rivestono un ruolo rilevante nella vita del porto, nominando propri delegati all'interno del Comitato di gestione

L'interazione tra questi diversi attori, che si basa anche su meccanismi informali, contribuisce a rendere ancor più articolati i processi decisionali che avvengono in porto, poiché in qualche misura coinvolgono una pluralità di attori con interessi non sempre necessariamente convergenti. Guardando nel dettaglio le carte dell'ordinanza di custodia cautelare, è possibile far emergere alcune dinamiche di come questo reticolo di soggetti sia giunto a prendere delle decisioni che, secondo la ricostruzione degli inquirenti, erano volte a favorire alcune imprese specifiche.

8.3 Storia di un terminal

Tra le varie pratiche oggetto di attenzione da parte della Procura quella relativa alla proroga della concessione **del Terminal Rinfuse alla Terminal Rinfuse Genova S.r.l.** (all'epoca controllata al 55% dalla Spinelli S.r.l. e dalle imprese afferenti alla galassia MSC) è particolarmente interessante per la nostra analisi.

In prossimità della scadenza dei termini della precedente concessione, il 17 ottobre 2019 la Terminal Rinfuse Genova S.r.l. aveva presentato all'AdSP una richiesta di rinnovo quarantennale della concessione e, come prassi, la pratica doveva essere oggetto di discussione e approvazione da parte del Comitato di Gestione. Trattandosi di una pratica complessa e particolarmente rilevante – il terminal occupa una superficie totale di **98.359 mq** ed è dotato di **tre banchine** con pescaggi fino a 11,58 m, un totale di circa

930 metri lineari di approdo e **due magazzini** coperti, Rubattino e Giaccone, per una superficie pari a **15.000 mq** – i tempi si erano prolungati e Spinelli se ne era lamentato sia con Signorini che con Toti, invitando entrambi ad occuparsene. Alcuni membri del comitato di gestione, però, erano inizialmente contrari alla proroga e la prima riunione avente all'ordine del giorno la questione del Terminal Rinfuse non deliberò in merito. In particolare, si opposero alla proroga i membri nominati dalla Regione Liguria (La Mattina), dal Comune di Genova (Carozzi) e dal Comune di Savona (Canavese).

Allora fu direttamente Toti, aggiornato a riguardo da Signorini, a suggerire un piano per interloquire con i delegati in Comitato di Gestione del porto che avevano una posizione contraria “a Carozzi ci parla il sindaco, il tipo nostro facci parlare con Piacenza e dice che lo chiama e dici che (inc) sollecitato anche da noi, se ha bisogno di spiegazioni sul tema della proroga di rinfuse, è pronto a dargliele su richiesta dell'ente Regione” (Tribunale di Genova 2025, p. 144). Infatti, parallelamente, aveva chiesto anche all'allora Sindaco di Genova, Marco Bucci, di interloquire con il suo delegato del Comune. In seguito, anche il Presidente della Regione ebbe dei colloqui con La Mattina per spiegare priorità e visione politica dell'ente rispetto allo sviluppo del porto, definendolo poi “un ragazzone saccante”, che “si compra con una carta unta” (p. 146). Da lì a poco La Mattina cambiò opinione sulla pratica, ottenendo l'inserimento nella delibera di una postilla relativa ai possibili “mutamenti di destinazione”: qualora fossero mutate le condizioni di sviluppo del porto e l'area oggetto di concessione fosse stata coinvolta in un piano di sviluppo diverso, l'AdSP avrebbe potuto ritirare la concessione. Una disposizione che, però, era già prevista

per legge e che, di fatto, non mutava né la struttura, né la durata della proroga.

Infatti, i dubbi relativi alla pratica restavano numerosi. Sono proprio quei tre membri del Comitato di Gestione a suggerire in alcuni colloqui privati come, nell'ambiente portuale, potesse sembrare una decisione frutto di scambi corruttivi. Nelle conversazioni tra di loro sottolineavano come in particolare la durata così estesa del rinnovo (trent'anni, secondo la bozza di delibera in discussione) per un terminal rinfuse fosse poco conveniente per l'interesse pubblico, sia perché riguardava un tipo di commercio in evidente calo, sia perché i futuri progetti di sviluppo del porto ne avrebbero mutato la conformazione.

Carozzi affermava in diverse intercettazioni che si trattava di una pratica che poteva dare adito, tra gli esperti di porto, a voci circa possibili scambi corruttivi: “io gli ho già detto a Bucci che io non me la sento. Piuttosto mi dimetto. È troppo sputtanante. [...] è troppo sputtanante! Ma tu vedi che... usciamo di lì dentro e ci prendono tutti per il culo. Dicono: ‘belin, guarda quelli! Quanto avete preso?’. Trent'anni per un terminal rinfuse? Ma nemmeno fosse... cioè, non esiste!” (Tribunale di Genova 2024, p. 147).

Il dito veniva puntato sulla durata così estesa della concessione poiché avrebbe potuto vincolare in modo eccessivo l'AdSP, che si sarebbe trovata impossibilitata a proseguire i propri piani di sviluppo. Affermava uno di loro: “se tu guardi le loro prospettive di volumi sono delle cose... è una presa per il culo se sei di questo mestiere. [...] perché nel momento in cui gliel'ho data per trent'anni per le rinfuse, quando poi avrò il piano regolatore fatto e lì magari mi verrà in mente che si potrebbe fare una grande banchina, come

dovrebbe essere nei sogni di chi gestisce un porto, a quel punto lì, io mi troverò con un signore che mi dirà: ‘sai cosa le dico? io qua ho una concessione per trent'anni quindi, se lei vuol fare qualcosa, deve parlare con me’” (Tribunale di Genova 2024, p. 148).

Il punto di vista dell'imprenditore Spinelli, invece, sembrava guardare alla durata della concessione come una aspettativa legittima, anche in considerazione dei precedenti investimenti fatti dalle sue imprese in ambito portuale. In un'intercettazione affermava: “noi andiamo in Tribunale, io dieci anni non li accetto, han dato trent'anni a tutti che non... che con investimenti pubblici. E noi che abbiamo investito soldi nostri... mi danno dieci anni!... ma stiamo scherzando? [...] ci devono dare trent'anni dottore perché ci spettano di diritto, perché noi c'abbiamo investito soldi nostri” (Tribunale di Genova 2024, p. 165).

Il tema della durata della concessione, però, sembrava legarsi anche con gli specifici piani di sviluppo presentati dall'azienda. Nel discutere sulla contrarietà alla delibera, un membro del Comitato, preoccupato anche dal punto di vista reputazionale, affermava: “Ma se tu oggi dai una concessione di trent'anni per fare le rinfuse, poi con che faccia, tra due anni dici che lì non ci sono più le rinfuse e che fai un'unica banchina contenitori? [...] abbiamo una richiesta di un terminalista che mi dice che vuole fare lì per tre anni le rinfuse, mi presenta un piatto d'impresa fasullo... perché se io do per trent'anni un'area così importante del porto di Genova per 500 mila tonnellate di carbone, mi dicono che mestiere faccio...” (Tribunale di Genova 2024, p. 148).

Infatti, le perplessità dei membri del Comitato di Gestione riguardavano anche i dati

del piano industriale allegato alla richiesta di rinnovo della concessione, che sembravano non in linea con le prospettive di sviluppo di quel tipo di terminal e di commercio: “piani industriali che non stanno né in cielo né in terra perché sono fasulli...” (Tribunale di Genova 2024, p. 148) affermava un membro del Comitato intercettato.

E poi affermavano ancora “Con una concessione così fai conto che il giorno dopo l'opposizione dice: ‘Belin un miliardo buttato al vento per dare la concessione ad un traffico che non c'è più’. E questo è sotto gli occhi di tutti è palese, ci sono i tempi approcci sbagliati le modalità, cioè il primo atto che fai di fronte alla nuova diga alla ristrutturazione del porto è dare una concessione un terminal vecchio obsoleto” (Tribunale di Genova 2024, p. 150).

Secondo i membri del Comitato che si stavano opponendo, dietro a questa delibera ci sarebbero stati altri piani. Infatti, ritenevano come fosse poco lungimirante rinnovare per trent'anni una concessione per un'area che di lì a poco sarebbe mutata per un tipo di traffico ormai obsoleto, destinato ad esaurirsi, rispetto al core business del porto e in virtù del progetto di una nuova diga foranea, cioè una grande opera infrastrutturale che, secondo la prospettiva dei proponenti, dovrebbe ridisegnare le possibilità commerciali dello scalo di Genova.

Alcuni membri del Comitato di Gestione sostenevano nelle conversazioni private intercettate di avere il sentore che questo interesse nei confronti della pratica da parte di alcuni vertici dell'ente fosse dovuto a scambi corruttivi: “han preso talmente in tanti la stecca che facevano di tutto per farla passare, che è una cosa allucinante da ogni punto di vista” (Tribunale di Genova 2024, p. 153).



Carozzi, uno di loro, affermava che l'entourage dell'AdSP era composto da "pazzi, venduti. Corrotti, incapaci" (Tribunale di Genova 2024, p. 154).

Secondo le contestazioni degli inquirenti, in realtà l'intento del mondo imprenditoriale non era quello di utilizzare il terminal per la movimentazione di rinfuse, ma quello di aumentare il valore delle aziende e venderne parte delle quote, così da incassare risorse, e, in futuro, trasformarlo in un terminal per movimentare contenitori non appena sarebbero stati conclusi i lavori di realizzazione della diga foranea.

Dopo una serie di contatti, incontri riservati e telefonate incrociate tra imprenditori, manager pubblici, e membri del comitato di gestione, a circa due anni dalla richiesta, il 2 dicembre 2021 venne approvata la proroga trentennale della concessione, con un solo voto contrario.

8.4 Risorse in circolo

Il sostegno alla politica

Dalle carte dell'inchiesta emerge in modo evidente come la componente politica avesse una forte aspettativa di finanziamenti da parte della componente imprenditoriale. Infatti, una delle risorse messe in gioco erano i contributi alla galassia di **comitati elettorali** che facevano riferimento e davano esplicito sostegno all'allora Presidente della Regione, Giovanni Toti, e alle liste a lui collegate. Secondo quanto sostenuto dagli inquirenti, molte di queste donazioni, che ammontavano a circa **74 mila euro**, stavano violando la normativa sul finanziamento ai partiti, che prevedono come essi debbano essere deliberati dall'organo sociale dell'impresa che effettua la donazione e regolarmente iscritti in bilancio. Questa norma si estende anche ai finanziamenti ed ai contributi in qualsiasi

forma o modo erogati, anche indirettamente, per favorire la trasparenza e la tracciabilità dei finanziamenti.

I Comitati erano nati tra il 2015 e il 2016, e avevano fin da subito raccolto risorse dal gruppo afferente ad Aldo Spinelli, come rivendicato dallo stesso imprenditore in alcune interviste. A ogni modo, la lente degli investigatori è stata posta sulle donazioni più recenti, a partire dal 2020. Secondo quanto ricostruito dalle carte della Guardia di Finanza, in alcuni casi i versamenti nei confronti dei comitati di Toti erano avvenuti qualche ora dopo le conversazioni tra l'allora Presidente di Regione e gli imprenditori del mare. L'accusa sosteneva che questa stretta consequenzialità degli eventi sarebbe stata indicativa di come le scelte politiche compiute sarebbero state influenzate dalla disponibilità a pagare (attraverso canali formalmente leciti) da parte della componente economica. Ad esempio, circa una settimana dopo l'effettiva proroga della concessione trentennale del Terminal Rinfuse, quattro società della galassia imprenditoriale di Spinelli avevano erogato quattro contributi ai comitati di Toti per un totale di circa **40 mila euro**. Uno di questi arrivava direttamente dalla società beneficiaria della proroga, cioè la **Terminal Rinfuse Genova S.r.l.**

C'è chi dice no

Nei dialoghi intercettati dagli inquirenti, però, emerge anche come vi fossero diverse persone che avevano dei dubbi rispetto alla regolarità di queste iniziative. Ad esempio, alcuni dialoghi intercettati tra Aldo Spinelli e alcuni rappresentanti delle società a lui legate da collaborazioni sembrano mostrare questo punto controverso. Un caso emerge quando l'imprenditore contatta l'impresa inglese Icon Infrastructures per effettuare donazioni

ai comitati in supporto a Toti, ricevendo risposte negative. Durante un primo colloquio la rappresentante della società affermava: "lo so, infatti è tutto legale, è tutto permesso, è solo che poi, cioè, per noi è una questione di regola generale a livello mondiale [...] mi sono andata a vedere l'atto costitutivo, fisicamente è una, una società caritatevole, nel senso che fa... promuove iniziative sociali, culturali, però ispirate ovviamente ai valori del partito. [...] e quindi c'è questo collegamento che non è diretto, è indiretto" (Tribunale di Genova 2024, p. 133). In una successiva telefonata con l'imprenditore il concetto è espresso ancor più chiaramente: "Aldo, ascolta abbiamo un po' di problemi ad approvare quel pagamento di... la donazione alla... al comitato di Toti [...] perché è un problema di reputazione, perché comunque nelle regole della nostra policy non possiamo fare donazione a partiti politici [...] perché i partiti politici fanno parte delle varie istituzioni e quindi questi pagamenti possono essere sempre un po' visti come corruzione" (Tribunale di Genova 2024, p. 133).

Il piano di riflessione, in questo caso, si spostava dal giuridicamente lecito al politicamente opportuno. Infatti, benché formalmente legittime, questi tipi di erogazioni possono dare adito a interpretazioni differenti: vengono fatte come ricompensa per le decisioni prese? Servono a influenzare i processi decisionali della pubblica amministrazione? Sono un incentivo affinché la componente politica e amministrativa orientino le proprie scelte? O l'imprenditore sostiene la parte politica che gli offre più garanzie? Secondo l'accusa le donazioni sarebbero state una contropartita di scambio per le decisioni che il pubblico prende, per la difesa si tratta di erogazioni liberali totalmente legittime. Dalle carte dell'inchiesta, ma soprattutto dalle

dichiarazioni rese successivamente sulla stampa, il punto di vista degli stessi protagonisti della vicenda sembra essere divergente, in particolare la posizione assunta pubblicamente da Toti e da Spinelli non sembrerebbe coincidente.

Perché finanziare la politica?

L'ex Presidente della Regione, infatti, ha sostenuto che non vi sia stato alcun legame tra scelte fatte e i finanziamenti ricevuti, e che gli imprenditori hanno finanziato quella parte politica che ritenevano più efficace nel garantire il proprio piano di sviluppo, come nel caso ligure³. Allo stesso tempo, però, Spinelli ha sostenuto di pagare indistintamente i politici che glielo chiedono, in modo diffuso e trasversale, e da tempo. Infatti, già in un'intervista risalente al 2021, prima che l'inchiesta emergesse alle cronache, affermava: «è giusto che i partiti siano aiutati. Perché, se no come vivrebbero? Col loro stipendio? (ride n.d.r.) Con Bucci che prende 58 mila euro all'anno, Toti non so quanto prende, Signorini uguale. Son cose assurde. [...] Sarebbe meglio che fosse un finanziamento pubblico dei partiti da parte dello Stato, perché evitiamo di darceli noi. Abbiamo finanziato Forza Italia, abbiamo finanziato la Lega, abbiamo finanziato tutti quelli che ce l'hanno chiesto. Abbiamo finanziato anche il Partito Democratico»⁴. Seguendo questo ragionamento, sembrerebbe, pertanto, che non sia la preferenza politica a orientare le decisioni di garantire o meno un finanziamento, quanto l'aspettativa che chi riceve quelle risorse sia in futuro disponibile ad aiutare le imprese rispetto ai loro piani di sviluppo. Nella stessa intervista, alla domanda se prima di finanziare Toti

avesse parlato con lui e gli avesse chiesto qualcosa, Spinelli affermava: «Ma no, ma io parlo con tutti quelli che mi possono aiutare a fare questa benedetta diga foranea»⁵. Rispetto al significato di fare queste donazioni non a titolo personale, ma a nome delle società da lui rappresentate, sosteneva: «è chiaro. Significa che la società se avrà la diga foranea, se avrà il piano ferroviario, che noi dobbiamo insistere ad avere diga e piano ferroviario, avremo dei grandissimi benefici perché raddoppiaremo i volumi di lavoro»⁶.

Astraendo dal caso specifico, sembrerebbe che l'obiettivo della componente imprenditoriale, sia quello di garantirsi che, in caso di elezione, i candidati sostenuti finanziariamente, a prescindere dalla loro collocazione politica, siano disponibili a favorire i piani di sviluppo di quella specifica impresa.

Nel caso specifico, molta enfasi veniva riposta sul progetto della diga foranea. Nel corso di un dialogo tra Spinelli e Signorini in merito alla possibilità che il Governo – e in particolare il Ministro dell'Economia e della Finanza Giancarlo Giorgetti, esponente della Lega – finanzi opere ritenute strategiche per il proprio disegno imprenditoriale, in questo caso l'intombamento di Calata Concenter:

«Signorini: però l'importante... Giorgetti non fa un cazzo cioè...

Spinelli: come non fa un cazzo?

Signorini: per Genova non ha mai fatto una mazza... a cominciar da lì no?

Spinelli: va bè va bè...

Signorini: comunque tu che hai la... sei convincente... dire... caro Ministro...

Spinelli: gli abbiám già fatto un bonifico an-

che a loro eh... alla LEGA...

Signorini: (annuisce) sì ...

Spinelli: poi gliene facciamo un altro stai tranquillo... [...] ma io tanto finanzia il partito... ma io Paolo... io ho mandato al partito quindici... a lui e quindici a Toti!» (Tribunale di Genova 2024, p. 445).

In termini generali, la scelta di fare donazioni contemporaneamente a quei politici che si contendono la vittoria delle competizioni elettorali fa aumentare la probabilità di avere un interlocutore istituzionale più propenso ad ascoltare i desiderata del privato. Un meccanismo simile è stato spiegato nel corso di un'intervista dall'imprenditore Spinelli. Alla domanda «Lei ha finanziato i comitati elettorali di Toti con 74 mila euro tra il 2021 e il 2023, compresa una cena elettorale da 4.100 euro. Perché?», risponde: «L'ho finanziato dalla prima campagna elettorale di nove anni fa quando finanzia anche Paita (Raffaella, candidata sconfitta da Toti nelle regionali del 2015, n.d.r.) che era la moglie dell'allora presidente dell'Autorità portuale, mi pare con 25 mila euro. C'era sempre un'elezione. L'ho fatto come tanti altri imprenditori che forse hanno dato più di me. Io poi aiuto tutti, anche la Chiesa»⁷.

I confini sfumati tra formale e informale

Questo tipo di scambi, reiterati nel tempo, davano vita a **rapporti anche informali**, che sembrerebbero consentire al privato, se non di avere un risultato favorevole nei suoi confronti, almeno di ottenere informazioni dirette **sullo stato dell'arte delle proprie pratiche**. Nel caso specifico, chiamando il Presidente della Regione affinché si interessasse di una pratica che era di competenza di un

altro ente, cioè l'AdSP. È stato lo stesso Spinelli a dichiararlo nel corso di un'intervista: «secondo lei, se uno le ritardano le pratiche, da chi vai? Se Signorini non riusciva a fare niente, chiamavo Toti. Guarda che lì c'è la pratica da due anni ferma, perché è ferma? È lui si interessava per fare quello che deve fare un Presidente della Regione»⁸. Dunque, sembrerebbe che i rapporti confidenziali individuali possano consentire l'attivazione di canali privilegiati di interlocuzione con la pubblica amministrazione, offrendo al privato una qualche sorta di vantaggio, anche solo in termini conoscitivi.

Ad oggi manca ancora **una regolamentazione specifica** che si concentri su una sottile linea di demarcazione, rilevante in questa vicenda: i finanziamenti alla politica sono fatti per ottenere vantaggi, o i positivi vantaggi dell'operato della politica rendono maggiormente propensi gli imprenditori a sostenere una loro (ri)candidatura?

Le posizioni a riguardo sono talvolta contrastanti, e hanno caratterizzato il dibattito pubblico ligure nell'ultimo anno. Al netto di quello che può essere definito dalle norme, ciò che sembra essere estremamente rilevante nella riflessione è l'informalità dei rapporti che contribuisce a costituire la vera ossatura su cui si salda l'interazione tra **amministrazione pubblica, politica e imprenditoria**. Nel corso di un'intervista proprio Spinelli affermava: «Li invito tutti a mangiare a casa mia, nella mia barca o al ristorante, ci mancherebbe. Le relazioni sono le cose più importanti che c'è al mondo. Si vive di relazioni»⁹.

³ Intervista settembre 2024: <https://www.youtube.com/watch?v=rhgXy1vYtUw&t=728s> (link consultato 23 ottobre 2024).

⁴ Intervista 2021: <https://www.youtube.com/watch?v=cVvMfMCDqV4> (link consultato 23 ottobre 2024).

⁵ Intervista novembre 2021: <https://www.youtube.com/watch?v=cVvMfMCDqV4> (link consultato 23 ottobre 2024).

⁶ Intervista novembre 2021: <https://www.youtube.com/watch?v=cVvMfMCDqV4> (link consultato 23 ottobre 2024).

⁷ https://www.corriere.it/cronache/24_settembre_17/aldo-spinelli-ho-patteggiato-per-non-rimanere-da-solo-al-processo-ma-i-finanziamenti-a-toti-erano-regolari-bde8cf76-4f2a-45ff-8433-f1bb5eb98xik.shtml

⁸ Intervista settembre 2024: <https://www.youtube.com/watch?v=nef-GTt1ixA> (link consultato 23 ottobre 2024).

⁹ Intervista settembre 2024: <https://www.youtube.com/watch?v=nef-GTt1ixA> (link consultato 23 ottobre 2024).

Non solo finanziamenti

Non solo finanziamenti, ma anche altre posizioni di rendita. Non solo politica, ma anche vertici apicali della pubblica amministrazione. All'interno di queste reti, dove le risorse scambiate sono di varia natura e dilatate nel tempo, nelle intercettazioni Spinelli sembrava promettere a Signorini importanti e ben remunerati incarichi non appena avesse terminato l'incarico da presidente, a fronte della "messa a posto" di alcune pratiche. Affermava in un'intercettazione: "questi tre anni li devi usare bene... però Paolo quello che ti chiedo è questo... mettiamo a posto... dai tu mettimi a posto le cose" (Tribunale di Genova 2024, p. 310). Nel farlo, sembrava essere consapevole che una scelta di questo tipo avrebbe potuto infrangere la normativa del cosiddetto pantouflage, che viene definito come il meccanismo "delle cosiddette 'porte girevoli'", per cui pubblici dipendenti che negli ultimi tre anni di servizio hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per le pubbliche amministrazioni, vengono poi assunti dagli stessi soggetti privati destinatari dei provvedimenti. Questo tipo di condotta è proibita dalla legge italiana¹⁰. Spinelli, rivolgendosi a Signorini, affermava: "noi ti facciamo un contratto con un ufficio a Roma di 300.000,00 euro all'anno [...] non te lo faccio io te lo faccio fare dall'armatore... eee ho capì belin Paolo so mica scemo" (Tribunale di Genova 2024, p. 310).

8.5 Conflitti in banchina

Questa dimensione di informalità che troviamo nei rapporti tra pubblico e privato sembra caratterizzare in modo peculiare l'ambito portuale. Infatti, è interessante notare come nelle intercettazioni presenti nelle

carte dell'inchiesta diverse delle persone coinvolte facessero riferimenti ad accordi, informazioni e dinamiche sotterranee che, se denunciate, avrebbero potuto provocare conseguenze negative nei confronti della parte avversa. In altre parole, si nota come vi fossero dei tentativi di regolare questi scambi occulti attraverso la minaccia del ricorso alla denuncia alle forze dell'ordine e alla Procura. È interessante notare come il ricorso allo strumento giudiziario venga utilizzato anche come minaccia all'interno di queste reti informali composte da imprenditori, una minaccia che lascerebbe presupporre la conoscenza di eventuali condotte illecite da parte dei soggetti coinvolti nelle conversazioni. Ovviamente è possibile si trattassero di semplici strumenti di pressione nei confronti dell'interlocutore per ottenere vantaggi, ma per le finalità di questa ricerca, al netto della veridicità di quanto sostenuto dai singoli interlocutori, è interessante rilevare che venga utilizzato proprio questo tipo di sistema anziché altri.

Un esempio risale all'agosto 2022, quando a causa della destinazione delle aree cosiddette Ex Carbonile si venne a creare una situazione di stallo tra Spinelli e un altro imprenditore del settore marittimo, Luigi Aponte, vertice di MSC, entrambi interessati all'ottenimento di quegli spazi. Dalle carte dell'inchiesta si legge che tutti e due, parlando con Signorini, avevano fatto riferimento alla possibilità di rivolgersi alla Procura per tutelare i propri interessi. Spinelli, commentando questa opzione, affermava: "Ma mi sembra che lui voglia giocare col fuoco perché, se lui va in Procura ci vado io, in Procura! Non lui!" (Tribunale di Genova 2024, p. 353). Riferendosi ad Aponte, Spinelli parlava così con Signorini: "ma che vada a cagare... vado

in Procura della Repubblica, lo faccio andare a prendere direttamente dalla Polizia Tributaria, subito va in galera lui, se io mi scatenò lui va in galera Paolo te lo dico io! ... perché lui con Merlo hanno fatto delle cose... che io posso dire che con te, a parte l'amicizia, non abbiamo niente! io non ho avuto un, uno, che sia un favore da nessuno nella mia vita... il Terminal Multipurpose era mio e l'ho ceduto, guarda cose... cose fuori dal mondo, perché? Perché è giusto vivere tutto, è giusto lavorare tutti!" (Tribunale di Genova 2024, p. 366).

Nel corso del colloquio, Spinelli fece riferimento al Terminal Multipurpose, uno spazio del porto che già a metà degli anni Duemila era stato al centro di un'inchiesta di corruzione che aveva coinvolto l'allora Presidente

dell'Autorità Portuale, poi assolto, e a Luigi Merlo. Quest'ultimo era stato Presidente dell'AdSP dal 2008 al 2015, e successivamente, a partire dal 2017, Direttore dei rapporti istituzionali per l'Italia di Gruppo MSC. Secondo quanto ricostruiscono gli inquirenti, nel corso dell'intercettazioni Spinelli avrebbe sostenuto che "Luigi Merlo, ex Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, avesse favorito lo sviluppo di Gianluigi Aponte nel porto genovese e che nel caso fosse andato a denunciarne i fatti, questi ne avrebbe avuto immediatamente ricadute di natura penale ("... ma tanto glielo ho dette tutte, gli ho detto Merlo lo vengono a prendere domani mattina, se vado in Tribunale Merlo domani mattina lo vengono a prendere...") (Tribunale di Genova 2024, p. 369). Al netto della veridicità



¹⁰ ANAC, Relazione al parlamento sull'attività svolta nel 2021.

delle affermazioni di Spinelli, per la ricerca è rilevante sottolineare come il tema fosse anche solo evocato come possibile arma di attacco nei confronti della controparte.

Tra le pratiche su cui si collocava lo scontro tra Spinelli e il gruppo MSC – derivante anche dalla scelta di Spinelli di vendere parte delle proprie quote ad Hapag Lloyd anziché a MSC - vi era la questione della gestione delle aree denominate “ex Carbonile”, dove sorgeva la ex centrale termoelettrica ENEL chiusa nel 2017, affacciate su Calata Concenter. Si tratta di una superficie di oltre 20.000 mq, nelle disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, su cui vi era un forte interesse da parte di Spinelli, che cercava una interlocuzione con Signorini e Toti a riguardo. In questo caso, però, l'in-

teresse confliggeva con quello del gruppo imprenditoriale di Aponte, in particolare con l'impresa Grandi Navi Veloci. La vicenda si colloca tempo dopo il rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse, nel settembre 2022, e Spinelli, parlando al telefono con Toti in merito alle azioni di MSC, affermava: “son mafiosi quelli lì, sono... lascia perdere, lascia perdere...” (Tribunale di Genova 2024, p. 229).

Anche in quella occasione emergeva il profondo disaccordo da parte di Spinelli nei confronti di MSC e del gruppo Aponte che, a suo dire, sarebbe stato agevolato già in passato dall'AdSP: “sì ma c'è da richiedere la revoca della concessione a Bettolo Paolo, perché lì ha truffato tutto, ha continuato a chiedere centinaia di milioni sia a Ponte dei Mille che

a MSC che al Bettolo per MSC” (Tribunale di Genova 2024, p. 361). E ancora in seguito, parlando con Signorini e Piacenza, e riferendosi ad Aponte, sosteneva: “e poi è un mafioso su! qui è mafia questa qui! Eh... tutto lui... ha continuato a fare come ha fatto gli otto anni di Merlo, uguale identico, eee... cioè... lui vuole comandare sull'Autorità Portuale” (Tribunale di Genova 2024, p. 361).

In altra occasione, era stato Aponte invece a puntare il dito contro la gestione dell'AdSP, che a suo avviso avrebbe invece favorito le imprese di Spinelli. Parlando al telefono con Signorini, affermava: “Qua vengo a sapere che praticamente la sua organizzazione ha deciso di dare ulteriori 14.000mq a Spinelli, gliene ha già dati 30.000 e insomma se gli volete dare tutto il Porto di Genova, insomma, e noi stiamo a guardare ma insomma, la cosa incomincia a diventare un po' indecente, ... ma che cazzo adesso basta, ... ne ho basta di queste ingiustizie e di questo ... di questi intrallazzi diciamo genovesi che tendono a dare tutto a Spinelli e niente a noi...” e ancora “ma insomma ma questo è ladrocinio... è veramente mafia...” e ancora “... è uno schifo... e tutta la sua organizzazione sotto di lei sono dei corrotti!... corrotti perché danno sempre... hanno dato tutto a Spinelli... tutto... è indecente...” (Tribunale di Genova 2025, p. 610).

Lo stallo che si era creato tra Spinelli e MSC sull'assegnazione dell'ex Carbonile venne risolto solo con l'intervento di Alfonso Lavarello, avvocato di Aponte, il quale predispose un accordo negoziale, successivamente sottoscritto tra le parti, “ridisegnando lo scacchiere portuale genovese” (Tribunale di Genova 2024, p. 373). In particolare, la decisione dell'autorità pubblica riguardo l'assegnazione o meno di una porzione del porto a favore di una delle imprese diventa occasione per

porre sul piatto della riflessione anche ulteriori aree, la cui suddivisione, però, non sembra avvenire in un tavolo istituzionale, ma in modo informale in circuiti esterni a quelli amministrativi. Infatti, parlando dell'accordo, Lavarello sosteneva che comprendeva una pluralità di pratiche, non solo la questione di partenza dell'Ex carbonile: “prevede tutto, non la divisione del terminal, prevede tutto, tutto vuol dire tutto, tutto quello che era in sospeso o materia di litigio... accosti, tempi, ingressi, tutto” (Tribunale di Genova 2024, p. 423).

8.6 Note in conclusione

In conclusione, l'analisi di questa inchiesta ci mostra come il porto sia un punto di osservazione privilegiato per mostrare alcune traiettorie della nostra contemporaneità, che investe anche i fenomeni di corruzione. Nel caso analizzato, permettono di mettere in evidenza come attori pubblici e imprenditoriali si muovano sul filo di confine tra lecito e illecito, in uno spazio di informalità e scarsa trasparenza. Queste dinamiche, benché non sempre ricadano nella sfera del “penalmente rilevante”, sollevano forti dubbi circa le ragioni che orientano i processi decisionali della pubblica amministrazione e della politica. Ciò diventa ancor più preoccupante in contesti come quello portuale, dove le risorse pubbliche in gioco sono elevate, sia in termini di soldi investiti nelle opere infrastrutturali, sia in termini di concessioni dalla durata di decenni, che vincolano porzioni del territorio.



APPENDICE METODOLOGICA

In continuità con la prima edizione di Diario di bordo, 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, integrate con interviste.

Nei capitoli 1 e 2, al fine di mappare in modo sistematico il maggior numero possibile di eventi di criminalità avvenuti in ambito portuale negli anni 2023 e 2024, in continuità con la precedente edizione del rapporto, 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 01/01/2023 al 31/12/2024 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 intendono 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 inseri-

ti: 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. Il dataset, sebbene non restituisca in modo completo la pluralità e varietà di manifestazioni criminali, rappresenta allo stato attuale il primo tentativo sistematico e scientifico 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 Assoporti, 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 par-

ticolare 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 1992 e il II semestre 2023, quindi con un considerevole ampliamento della base dati presa in considerazione.

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 e diacronica che si sviluppa nel tempo.

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.

In questa seconda edizione del rapporto, nel capitolo 7, è stata inoltre condotta una prima analisi degli eventi di corruzione accaduti in ambito portuale. Per farlo, sono state raccolte e analizzate tutte le Relazioni del Responsabile della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione di tutte le Autorità di Sistema Portuale dal 2018 al 2024. Le Relazioni sono un obbligo di legge, Entro il 15 dicembre di ogni anno, il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza pubblica una relazione sui risultati dell'attività svolta, in particolare dando conto degli eventi corruttivi che hanno visto coinvolta la pubblica amministrazione di riferimento, nonché dei procedimenti disciplinari e penali in corso. Le relative sezioni delle relazioni sono state catalogate secondo due set di variabili: 1) numero di eventi corruttivi, area evento corruttivo, tipo di reato contestato; 2) numero comunicazioni su procedimenti disciplinari e penali in corso, tipo di reato contestato, area del procedimento penale.



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

