



DIARIO DI BORDO

2026

Storie, dati, meccanismi
delle proiezioni criminali
nei porti italiani e oltre

LIBERA

ASSOCIAZIONI, NOMI E NUMERI
CONTRO LE MAFIE

A Michele Albanese,
compagno di viaggio e giornalista rigoroso,
che ha scelto ogni giorno di stare dalla parte della verità,
anche quando costava caro. La sua assenza pesa, ma il suo esempio resta.

Diario di bordo III edizione

Data pubblicazione: martedì 21 aprile 2026, Firenze

di Marco Antonelli, Francesca Rispoli e Peppe Ruggiero
Con i contributi di: Giuseppe Lodeserto, Capo della Squadra Mobile della Questura di Latina; Gabriel Patriarca, dottorando in Sociologia presso la University of São Paulo (USP) e ricercatore al Centre for the Study of Violence (NEV/USP).

Si ringraziano: Valentina Lettera, studentessa 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, per l'attività di catalogazione e di raccolta dati; Tommaso Vermigli, Emiliano Cottini e il settore Libera Internazionale per la realizzazione, traduzione ed editing dell'intervista a Lincoln Gakiya; Monica Usai, Emiliano Cottini, Fabrice Rizzoli, il settore Libera Internazionale e l'associazione Crime Halt per la realizzazione, traduzione ed editing dell'intervista a Nicolas Bessone; Viviana Marrocco (ufficio comunicazione Libera) per la revisione e l'editing.

ISBN 9791298567825

Edizioni Libera Associazioni, nomi e numeri contro le mafie

Libera Associazioni, nomi e numeri contro le mafie

© 2026

Sede legale e operativa: Via Stamira 5 00162 Roma

Codice Fiscale 97116440583 Partita Iva 06523941000

Tel. 06 69770301

Foto copertina © Freepik.com

Foto pag 33, 37, 70 © Unsplash.com

Foto pag 20-21 © Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Foto pag 60-61, 68-69 © Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Progetto grafico e impaginazione

Francesco Iandolo

Stampa

4Graph SRL



Indice

Premessa	9
1 Illegalità in porto: il 2025 sotto i riflettori	13
2 Illegalità in porto: una fotografia quadriennale	28
3 La criminalità organizzata in ambito portuale nel corso del tempo	34
4 Snodo strategico e opportunità criminali: il porto di Livorno <small>di Marco Antonelli e Giuseppe Lodeserto</small>	48
5 La corruzione nelle Autorità di Sistema Portuale: un'analisi empirica	74
6 Da Santos a Gioia Tauro: la rotta italo- brasileña della cocaina <small>di Gabriel Patriarca</small>	79
7 Porti, traffico internazionale di cocaina e trasformazione del PCC. Intervista a Lincoln Gakiya	84
8 Traffici illeciti e strategie di contrasto nel porto di Marsiglia. Intervista a Nicolas Bessone	88
Appendice metodologica	92



PREMESSA

Lo dicono le relazioni antimafia, lo confermano i dati investigativi, lo certificano le inchieste delle Procure di tutta Italia: **gli scali marittimi rappresentano** per i gruppi criminali e per le reti di corruzione **un'opportunità per incrementare i profitti e rafforzare le collusioni**. I porti, infatti, sono strategici sia per i business legati ai traffici, sia per gli investimenti necessari a mantenere le infrastrutture operative: due possibili campi di espansione degli interessi criminali e corruttivi.

La combinazione di grandi volumi di merci, complessità logistica e vulnerabilità istituzionale rendono gli scali appetibili per le mafie. Non si tratta solo di risorse finanziarie, ma anche di **opportunità di consenso pubblico e di crescita professionale in ambito politico e imprenditoriale**.

Ecco perché è necessario guardare al porto non solo come porta di accesso per merci (legali o illegali), ma anche come spazio in cui si definiscono e da cui partono scelte strategiche per l'intero territorio.

Controllare uno scalo significa aver accesso ai corridoi di transito, alle informazioni su carichi e scarichi, e alla possibilità di intervenire nella filiera logistica. Le azioni illecite che avvengono nei porti distorcono la concorrenza commerciale, favoriscono l'economia sommersa e indeboliscono la fiducia

degli operatori legali. In particolar modo, i porti italiani sono diventati nel tempo dei **nodi cruciali del narcotraffico nazionale ed internazionale**.

La conferma arriva dal **Procuratore generale della Cassazione, Pietro Gaeta**, che nella sua relazione sull'amministrazione della giustizia nel 2025 evidenzia un dato chiaro: con "l'aumento dei controlli nei grandi porti europei, come Rotterdam, Anversa e Amburgo, e italiani, come Gioia Tauro, **le rotte del traffico si sono adattate per ridurre i rischi di sequestro**."

Sempre più spesso vengono quindi privilegiati porti secondari, in Europa e in Italia, dove hanno trovato spazio **famiglie e gruppi albanesi**. Questi hanno costruito una presenza lungo tutta la filiera del traffico di cocaina: dalle aree di produzione in Sud America fino ai porti di arrivo, tra cui Livorno, Vado Ligure, Civitavecchia, Ravenna, Trieste e Catania.

In questo contesto, i gruppi albanesi svolgono anche un ruolo internazionale di **"agenzia di servizi"**, offrendo attività di brokeraggio alle principali organizzazioni criminali, comprese le mafie italiane".

I numeri di questa terza edizione del rapporto **Diario di bordo** confermano la gravità del fenomeno: l'aumento delle attività investigative dimostra, da un lato, la continuità negli

anni dell'azione criminale e, dall'altro, il lavoro rilevante svolto da forze dell'ordine, enti di controllo e magistratura.

Attraverso l'elaborazione dei dati ricavati dai comunicati stampa dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, integrati alla rassegna stampa quotidiana di Assoport, è stato possibile ricostruire gli episodi di illegalità avvenuti nel sistema portuale italiano nel 2025.

Nel corso del **2025** sono stati registrati **131 casi di criminalità** nei porti italiani, con un incremento del 14% rispetto al 2024. **I porti coinvolti sono stati 38** contro i 30 del 2024 con un incremento del 27%.

131
casi di criminalità
+14% rispetto il 2024

in 38 porti nel 2025
30 nel 2024

Il numero più alto di casi criminali si registra nel **porto di Civitavecchia**, con **14 episodi criminali** rispetto ai 4 registrati nel 2024.

Seguono i porti di **Ancona e Gioia Tauro** con **13 casi** e **Genova** con **12 casi**, in calo rispetto al primo posto del 2023 (13 casi).

Incrementi significativi si registrano anche a Trieste (da 7 a 9 casi), Olbia (da 4 a 7) e Brindisi (da 5 a 6).

Al contrario, alcuni porti che nel 2024 figuravano tra quelli maggiormente colpiti mostrano, nel 2025, un netto ridimensionamento.

Livorno passa da 16 a 5 casi (-68,8%), Bari

da 10 a 6 (-40%), Napoli da 7 a 2 (-71,4%), mentre Venezia registra il calo più marcato, da 7 a 1 caso (-85,7%).

Nel 2025, inoltre, emergono per la prima volta episodi criminali in alcuni porti: Acciaroli, Acitrezza, Agropoli, Cervia, Fiumicino, Francavilla al mare, Manfredonia, Ragusa, Siracusa, Taureana di Palmi.

A livello regionale, **le Marche registrano il numero più alto di casi di criminalità nei porti**, con 16 episodi. **Seguono Calabria, Lazio, Sardegna e Liguria** con 15 casi ciascuna, mentre Puglia e Sicilia si attestano a 14.

Dei **131 casi di criminalità registrati**,

- il **56%** (73 casi) riguarda attività illegali legate all'**importazione di merci o prodotti**, in calo rispetto al 77,9% del 2024.
- Il **10%** (13 casi) è relativo a **esportazioni illegali**, un dato in lieve aumento rispetto al 2023 (9,5%);
- l'**11%** (15 casi) riguarda **sequestri di merce in transito**.

Una quota non trascurabile rientra infine nella categoria "altro", che comprende 28 eventi (21% del totale): si tratta di episodi non direttamente collegati ai traffici in entrata o in uscita, oppure per i quali non è stata ricostruita la catena logistica.

Se prendiamo in considerazione solo i business illegali, il **traffico di stupefacenti** rappresenta la **fattispecie più ricorrente**, con 40 eventi (circa il 31,5% del totale).

Seguono il **traffico di prodotti contraffatti**, con 34 casi (26,8%), e il **contrabbando**, che conta 29 eventi (circa 22%). Queste tre tipologie, complessivamente, concentrano 103 eventi, quasi l'80% del totale, delineando un nucleo ristretto ma strutturalmente rilevante

di attività criminali che sfruttano le infrastrutture portuali come snodi logistici strategici.

I porti non sono solo infrastrutture: sono snodi strategici dove interessi criminali e corruttivi trovano spazio per crescere

Decisamente più contenuta risulta l'incidenza degli illeciti di natura economico-finanziaria: gli illeciti finanziari ammontano e quelli valutari a 5 casi ciascuno (3,9%). Ulteriori fenomeni, quali furti e traffico illecito di rifiuti, registrano 4 eventi ciascuno (entrambi 3,1%), mentre detenzione illegale di armi e ricettazione si attestano su 2 casi per tipologia (1,6% ciascuna).

Nel quadriennio **2022-2025** sono stati registrati **496 gli eventi criminali** nei porti italiani, in media **uno ogni tre giorni**.

496
eventi criminali
nei porti italiani
quadriennio 2022/2025

1 ogni 3 giorni

L'anno con il maggior numero di episodi è il 2022, con 140 eventi, seguito dal 2025, con 130.

Complessivamente, **53 porti italiani hanno registrato episodi di illegalità** nell'ultimo quadriennio, di cui 34 di rilevanza nazionale.

La classifica dei porti più colpiti vede al primo posto **Genova**, con 49 episodi (9,8% del tota-

le), seguita da **Livorno** con 42 casi (8,4%) e **Ancona** con 40 eventi (8%).

porti più colpiti

Genova 49 episodi
Livorno 42 episodi
Ancona 40 episodi

Sale al quarto posto **Civitavecchia**, con 32 episodi (6,4%), seguita da **Gioia Tauro e Trieste**, entrambe in crescita con 27 casi.

Seguono **Palermo**, che perde alcune posizioni, con 25 eventi, **Brindisi** con 23, e infine **Napoli e Salerno**, entrambe con 21 episodi.

Analizzando le relazioni della **Direzione Nazionale Antimafia** e della **Direzione Investigativa Antimafia**, pubblicate tra il 1994 e il 2024, emerge che: **113 clan** sono stati censiti come attivi in attività illegali e legali, operando su **71 porti italiani**, con una diffusione che coinvolge tutto il Paese, dal Nord al Sud. Dei 71 porti individuati, **38** hanno **rilevanza economica nazionale**.

113 clan
attivi tra 1994/2024

71 porti
38 rilevanza economica nazionale

Considerando che complessivamente i porti di questo tipo sono 58, significa che il **65,5% dei principali scali commerciali italiani è stato esposto a interessi criminali organiz-**

zati. Tra questi figurano porti leader nel traffico merci, tra cui: **Ancona, Augusta, Brindisi, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Napoli, Ravenna, Salerno, Savona, Vado Ligure, Taranto, Trieste e Venezia.**

Dall'analisi delle relazioni istituzionali emerge che **26 gruppi criminali** sono stati coinvolti in affari legati ai porti. Si tratta sia di mafie storicamente radicate, sia di gruppi meno noti alle cronache. I dati confermano come i porti rappresentino per i gruppi territoriali **un'occasione per entrare in contatto con diverse compagini criminali a livello internazionale.**

Tra di essi, spiccano le mafie tradizionali italiane: **'ndrangheta, Camorra e Cosa Nostra**, ma anche altre organizzazioni criminali, come la **Banda della Magliana, Sacra Corona Unita, Stidda e gruppi criminali baresi.**

Si registrano inoltre proiezioni di diversi gruppi di cui è nota sola la provenienza geografica (dove svolgono le principali attività o da dove provengono i membri) indicata come Asia, Est Europa, Nord Africa, oppure, in alcuni casi, la nazione specifica: Albania, Cina, Messico e Nigeria.

Tra il 2018 e il 2025 sono stati documentati **45 episodi di presunta corruzione** nelle Autorità di Sistema Portuale italiane.

Pur non restituendo l'intero fenomeno corrottivo, si tratta di una fotografia significativa che si basa sull'analisi delle relazioni del Responsabile della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione, pubblicate sui siti delle Autorità di Sistema Portuale.

Un monitoraggio che ha coinvolto **16 enti pubblici** su un arco temporale di **8 anni**, fornendo dati concreti sulla diffusione di pratiche corruttive nei porti italiani.

Questo rapporto vuole essere **un lavoro di denuncia** e, soprattutto, di documentazione, per fare luce su un fenomeno marginale e su dinamiche troppo spesso ignorate. Non si tratta di criminalizzare, ma di **illuminare contesti poco chiari in cui le mafie fanno**

i loro affari.

Il sistema portuale diventa sempre più un settore appetibile per le consorterie criminali che grazie agli ingenti capitali a disposizione, vedono nei porti **un'area di possibili e silenti infiltrazioni dell'economia legale.**

Un'infiltrazione soprattutto di carattere finanziario, che mette in pericolo l'economia sana del territorio.

I porti sono porte d'ingresso e d'uscita non solo per merci e persone, ma anche per mafie, traffici illeciti, appalti pilotati, sistemi corruttivi e riciclaggio

È necessario quindi alzare l'asticella della vigilanza: **rafforzare i presidi di legalità, ridurre la vulnerabilità del sistema e rafforzare i controlli doganali.**

Serve un maggior utilizzo di intelligence portuale, con tecnologie di scansione X e data analytics; aumento della formazione e rotazione del personale per ridurre i rischi di corruzione.

Così come serve **un'azione di sensibilizzazione e responsabilizzazione degli operatori economici e il coinvolgimento positivo dei lavoratori portuali**, che rappresentano un elemento fondamentale dell'ecosistema portuale.

E anche una **maggiore implementazione dei sistemi di tracciamento elettronico** dei container e una **cooperazione internazionale** tra autorità portuali e forze dell'ordine.

In continuità, servono misure preventive come la **trasparenza sui processi decisionali** che riguardano le scelte relative ai porti, una cura maggiore delle **misure di prevenzione della corruzione e programmi avanzati di protezione per i whistleblower**, che possono contribuire ad arginare le infiltrazioni criminali.

1

ILLEGALITÀ IN PORTO: IL 2025 SOTTO I RIFLETTORI

1.1 Numeri e geografia dei casi

Nel **2025** sono **131 gli eventi criminali registrati nei porti italiani**. Attraverso l'analisi dei comunicati stampa della **Agenzia delle Dogane** e della **Guardia di Finanza**, integrati dalla rassegna stampa prodotta quotidianamente da **Assoporti**, è stato possibile rintracciare gli episodi di illegalità avvenuti nel sistema portuale italiano. Dalla fotografia che emerge, non sono solo i grandi porti commerciali ad essere toccati da questo fenomeno, ma anche porti più piccoli, dove il diporto nautico o la pesca sono le attività prevalenti. 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 **ancora oggi non esistono archivi o rapporti istituzionali che raccontino la criminalità nei porti**. La catalogazione ha preso in considerazione come unità di analisi l'evento criminale; pertanto, eventuali non corrispondenze tra numero di porti o di busi-

ness, 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.

Nel 2025 si registra un aumento significativo degli eventi criminali nei porti italiani: i casi passano **da 115 a 131**, con un incremento di quasi il **14%** su base annua. Parallelamente all'aumento del numero complessivo di casi, si osserva anche un'estensione geografica del fenomeno: i porti coinvolti passano **da 30 a 38**, con un incremento di circa il **27%**, segnalando una maggiore diffusione territoriale degli eventi criminali. Nel 2025 si osservano dinamiche fortemente differenziate tra gli scali portuali, con variazioni rilevanti sia in termini assoluti sia relativi.

Civitavecchia emerge come il porto con il **maggiore numero di eventi**, passando da 4 casi nel 2024 a 14 nel 2025 (+10 eventi, +250%). **Incrementi particolarmente significativi** si registrano anche ad **Ancona**, che passa da 6 a 13 casi (+7, +116,7%), e a **Cagliari**, da 2 a 6 casi (+4, +200%).

Gioia Tauro consolida il proprio ruolo tra gli scali più esposti, con 13 eventi nel 2025, in crescita rispetto agli 8 del 2024 (+5, +62,5%).

Una **crescita più contenuta** ma comunque rilevante caratterizza anche **Genova**, che passa da 10 a 12 casi (+2, +20%), **Trieste**, da 7 a 9 casi (+2, +28,6%), **Olbia**, da 4 a 7 casi (+3, +75%), e **Brindisi**, che cresce da 5 a 6 eventi (+1, +20%).

Al contrario, alcuni porti che nel 2024 figuravano tra quelli maggiormente colpiti mostra-

no nel 2025 un **netto ridimensionamento**. **Livorno** passa da 16 a 5 casi (-11, -68,8%), **Bari** da 10 a 6 (-4, -40%), **Napoli** da 7 a 2 (-5, -71,4%), mentre **Venezia** registra il calo più marcato, passando da 7 a 1 caso (-6, -85,7%).

Nel 2025, inoltre, si registrano **per la prima volta** alcuni porti: **Acciaroli, Acitrezza, Agropoli, Cervia, Fiumicino, Francavilla al mare, Manfredonia, Ragusa, Siracusa, Taureana di Palmi**.

ELENCO DEI PORTI E NUMERO DI EVENTI AVVENUTI IN CIASCUNO DI ESSI (ANNO 2025)

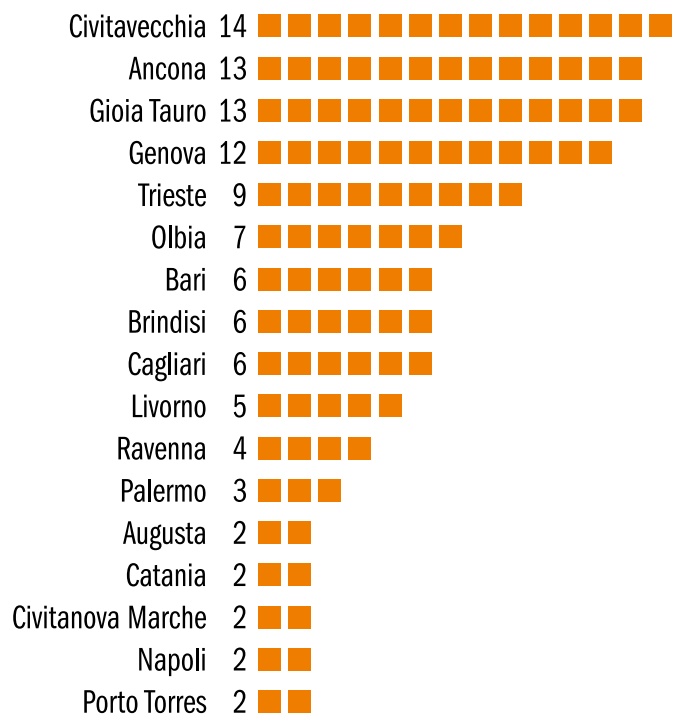


GRAFICO 1 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

Anche l'analisi su base regionale conferma la presenza di dinamiche territoriali fortemente differenziate.

Nel 2025 si registrano incrementi particolarmente rilevanti nelle **Marche**, che passano da 6 a **16 casi** (+10, +166,7%), nel **Lazio**, da 5 a **15 casi** (+10, +200%) e in **Sardegna**, da 7 a **15 casi** (+8, +114,3%).

Crescite significative si osservano anche in **Sicilia** (da 8 a **14 casi**, +6, +75%), in **Calabria** (da 11 a **15**, +4, +36,4%), in **Emilia-Romagna** (da 3 a **5**, +2, +66,7%) e in **Friuli-Venezia Giulia** (da 7 a **9**, +2, +28,6%).

Al contrario, alcune regioni mostrano nel 2025 una netta riduzione del numero di eventi.

Il calo più marcato si registra in Toscana, che passa da 17 a 5 casi (-12, -70,6%), seguita dal Veneto, da 7 a 1 caso (-6, -85,7%), e dalla Campania, che scende da 12 a 7 casi (-5, -41,7%). Una sostanziale stabilità, con lievi flessioni, caratterizza invece Liguria (da 16 a 15, -1, -6,3%) e Puglia (da 15 a 14, -1, -6,7%).

Nel complesso, il quadro regionale suggerisce una ricomposizione geografica del fenomeno, con una crescita marcata in alcune aree del Centro e delle Isole e un ridimensionamento in regioni che nel 2024 avevano registrato livelli di incidenza più elevati.

NUMERO DI EVENTI AVVENUTI PER CIASCUNA REGIONE (ANNO 2025)

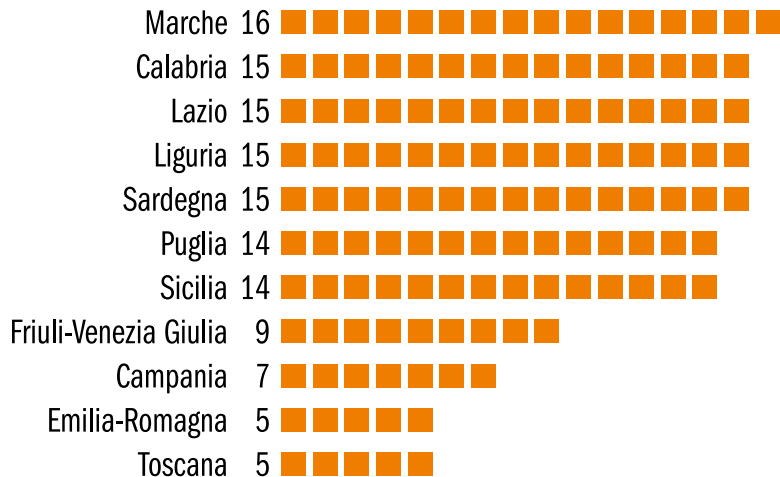


GRAFICO 2 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

L'analisi della tipologia di traffico coinvolta negli eventi criminali mostra una netta prevalenza delle operazioni di importazione, che concentrano 73 casi, pari al 56% del totale.

Questo dato conferma il ruolo centrale dei flussi in entrata come principale ambito di esposizione alle attività criminali, in linea con quanto osservato negli anni precedenti.

Decisamente più contenuta risulta l'incidenza degli eventi legati all'export, che ammontano a 13 casi (10%), e al transito, con 15 casi (11%). Una quota non trascurabile è infine rappresentata dalla categoria "altro", che comprende 28 eventi, pari al 21% del totale, in cui sono registrati gli eventi non attinenti ai traffici in entrata/uscita o di cui non è nota la catena logistica.

Nel complesso, la distribuzione per tipologia evidenzia come la vulnerabilità dei porti italiani si concentri prevalentemente sui flussi di ingresso delle merci, pur in presenza di

una significativa diversificazione delle modalità attraverso cui si manifestano gli eventi criminali.

NUMERO DI EPISODI CRIMINALI AVVENUTI NEI PORTI (ANNO 2025)



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

Analizzando le attività riconducibili agli attori criminali, emerge come nella quasi totalità dei casi — 128 su 131 — esse siano riferibili a business di natura illegale, mentre solo tre episodi riguardano pratiche connesse a settori dell'economia formalmente legale.

Un primo caso riguarda il porto di Civitavecchia, dove è stata rilevata l'operatività di un

numero significativo di soggetti attivi nel servizio di noleggio con conducente in assenza dei requisiti previsti dalla normativa vigente. Tali operatori avrebbero intercettato i passeggeri nelle immediate adiacenze dei terminal portuali, proponendo servizi di trasferimento e tour turistici verso la capitale a condizioni economiche particolarmente onerose.

Gli altri due episodi si collocano invece nei porti di Acciaroli e Acitrezza, e riguardano forme di occupazione abusiva del demanio marittimo. Nel primo caso è stata sequestrata una struttura metallica di circa 120 metri quadrati, risultata priva delle necessarie autorizzazioni. Nel secondo, un'operazione congiunta delle autorità competenti ha portato alla rimozione di numerose imbarcazioni ormeggiate senza titolo nel porto nuovo, consentendo la restituzione dell'area alla libera fruizione pubblica.

Se guardiamo ai **business illegali**, il **traffico di stupefacenti rappresenta la fattispecie più ricorrente**, con 40 eventi, pari a circa il 31,3% del totale. **Seguono il traffico di prodotti contraffatti**, con 35 casi (27,3%), e il **contrabbando**, che conta 27 eventi (circa 21,1%). Queste tre tipologie, complessiva-

mente, concentrano **103 eventi**, pari a quasi l'80% del totale, delineando un nucleo ristretto ma strutturalmente rilevante di attività criminali che sfruttano le infrastrutture portuali come snodi logistici strategici.

Decisamente **più contenuta** risulta l'incidenza degli illeciti di natura economico-finanziaria: illeciti finanziari e valutari registrano 5 casi ciascuno (3,9%).

Tra gli altri, si registrano 4 casi di traffico illecito di rifiuti, 3 furti, 2 casi di ricettazione e due di detenzione illegale di armi, mentre un solo caso ciascuno per estorsione, riciclaggio e traffico di armi.

NUMERO DI EVENTI CRIMINALI COLLEGATI ALL'ECONOMIA ILLEGALE (ANNO 2025)

31,3%

traffico di stupefacenti

27,3%

traffico di prodotti contraffatti

21,1%

contrabbando

3,9%

illecito finanziario

3,9%

illecito valutario

3,1%

traffico illecito di rifiuti

2,3%

furto

2,3%

ricettazioni

1,6%

detenzione illegale di armi

0,8%

estorsione

0,8%

riciclaggio

0,8%

traffico di armi

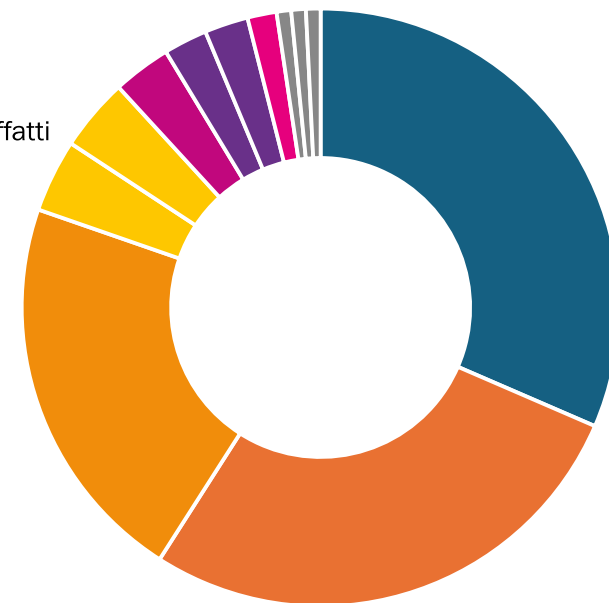


GRAFICO 4 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

1.2 Uno sguardo ai mercati illegali

Riciclaggio e ricettazione

Un episodio riconducibile a pratiche di **riciclaggio internazionale** e ricettazione di beni di lusso è stato rilevato nel **porto di Genova**, utilizzato come snodo logistico per l'esportazione illecita di autovetture di alta gamma verso il Marocco e la Mauritania. Il volume economico stimato dell'operazione si aggira intorno a **1,5 milioni di euro** e l'attività repressiva ha condotto a **due arresti**, oltre alla denuncia di **24 soggetti coinvolti** a vario titolo. Le indagini hanno evidenziato come i veicoli fossero in larga parte provento di furti commessi nel Lazio; in altri casi, tuttavia, si trattava di autovetture ottenute mediante appropriazioni indebite ai danni di società di leasing oppure attraverso false denunce di furto, presentate con il consenso o la complicità dei legittimi intestatari. I mezzi, una volta acquisiti attraverso tali modalità, venivano avviati all'esportazione illegale transitando dallo scalo ligure, inserendosi in un circuito strutturato di reimpiego e occultamento della provenienza illecita.

Un altro episodio riguarda Brindisi dove sono stati intercettati mezzi agricoli rubati con l'intenzione di portarli verso la Grecia.

Estorsione

Un episodio di estorsione aggravata dal metodo mafioso è stato accertato all'interno del porto di **Napoli**, dove **tre soggetti** sono stati **arrestati** con l'accusa di aver imposto richieste estorsive funzionali al rafforzamento di un sodalizio criminale riconducibile al **clan Mazarella**. L'attività investigativa, coordinata dalla Direzione Distrettuale Antimafia, ha preso avvio dalla denuncia presentata

nel 2022 dalle vittime, due fratelli titolari di un'attività commerciale e di una ditta di facchinaggio operanti all'interno dell'area portuale. Secondo quanto ricostruito, nel tempo sarebbero stati sottoposti a pressioni reiterate e atti di violenza fisica, finalizzati all'imposizione di un pagamento periodico pari a 500 euro mensili, oltre alla richiesta di una somma aggiuntiva di rilevante entità come presunto arretrato da corrispondere all'organizzazione criminale. Il caso evidenzia come pratiche estorsive tradizionali continuino a trovare spazio anche all'interno di contesti infrastrutturali complessi come quelli portuali.

Traffico di armi

Un episodio riconducibile al **traffico illecito di materiale d'armamento** è stato intercettato nel porto di **Ravenna**, dove è stata bloccata una spedizione destinata a Israele in assenza delle necessarie autorizzazioni all'esportazione. Il carico, composto da oltre ottocento componenti metallici, comprendeva manovelle, cilindri, bracci, lamiere e altri elementi meccanici. Sebbene si trattasse di pezzi grezzi, la presenza di certificazioni e numeri di matricola ha consentito di qualificarli a tutti gli effetti come materiale d'armamento, soggetto a specifici regimi autorizzativi. L'attenzione investigativa si è concentrata in particolare sul ruolo di un intermediario, responsabile della società incaricata della mediazione commerciale, ritenuto coinvolto nel tentativo di esportazione del materiale in violazione della normativa vigente.

Detenzione illegale di armi

Sono stati rilevati **due episodi** riconducibili alla **detenzione illegale di armi** in ambito portuale. Il primo caso è stato accertato nello scalo di **Porto Torres**, in relazione a un veicolo sbarcato da una motonave proveniente

da Ajaccio. A seguito di un controllo approfondito sull'autovettura privata, gli operatori hanno individuato un doppiofondo sofisticato, occultato nell'abitacolo e dotato di un meccanismo di apertura dedicato. All'interno del compartimento sono stati rinvenuti diversi oggetti, tra cui un machete con lama di 36 cm, un silenziatore per arma da fuoco, tre tamburi per rivoltella e munizioni.

Un secondo episodio è stato riscontrato presso il **Terminal Crociere del porto di Ravenna**, dove la polizia ha sequestrato un'arma detenuta irregolarmente nel bagaglio di un passeggero in transito e diretto in Croazia. Nel bagaglio è stata rinvenuta una pistola semiautomatica Browning calibro 6,35, completa di caricatore con sei cartucce e colpo camerato, configurando una situazione di particolare pericolosità.

Ricettazione

Anche per la **ricettazione** sono stati documentati **due casi**. Il primo riguarda il porto di **Ancona**, dove la Polizia di Stato ha tratto in arresto un uomo di 61 anni, di nazionalità macedone, fermato mentre era in procinto di imbarcarsi su un traghetto diretto in Grecia. A bordo del veicolo sono state rinvenute sei biciclette e diverse attrezzature edili, successivamente risultate provento di furto ai danni di due imprese con sede in Alto Adige. Il secondo episodio ha interessato lo scalo portuale di **Salerno** ed è emerso a seguito di controlli su undici container provenienti dal porto di Montreal e diretti in Guinea, con contenuto dichiarato di autoveicoli usati. Le verifiche hanno portato al sequestro di dieci autovetture di grossa cilindrata, per un valore commerciale complessivo stimato in circa **500.000 euro**. Nove dei veicoli, appartenenti a marchi Honda e Toyota, sono risultati provento di furti commessi in Canada, confer-

mando l'inserimento dello scalo portuale in circuiti di ricettazione a carattere transnazionale.

Traffico illecito di rifiuti

Nel periodo considerato sono stati rilevati **quattro episodi** riconducibili al **traffico illecito di rifiuti**, localizzati in **Campania** (due casi, nei porti di **Ischia** e **Napoli**), in **Puglia** (porto di **Manfredonia**) e nelle **Marche** (porto di **Ancona**). I casi analizzati evidenziano modalità operative eterogenee, ma accomunate dall'uso delle infrastrutture portuali come snodi strategici per l'occultamento, il trasferimento o l'esportazione di rifiuti speciali e pericolosi.

Un primo episodio riguarda il porto di Manfredonia, dove controlli mirati hanno portato all'accertamento della gestione e movimentazione di rifiuti pericolosi privi di adeguata tracciabilità, nonché al mancato versamento dei canoni previsti per il loro smaltimento. Le violazioni riscontrate hanno determinato l'irrogazione di sanzioni per un importo complessivo pari a circa 2 milioni di euro.

Un secondo caso si è sviluppato nel contesto portuale dell'isola di Ischia, in particolare nel comune di Casamicciola Terme, dove un'operazione coordinata dalla Direzione Distrettuale Antimafia ha condotto al sequestro di una nave adibita al trasporto marittimo. L'attività investigativa ha riguardato un presunto traffico illecito di rifiuti e merci pericolose, connesso anche alla gestione dei materiali derivanti da eventi emergenziali, quali il fango prodotto dall'alluvione del 2022 e i residui delle demolizioni di edifici danneggiati dal sisma del 2017.

Sempre in Campania, un ulteriore episodio ha interessato il porto di Napoli, dove sono state sottoposte a sequestro circa 370 tonnellate di scarti industriali provenienti da una

società con sede a Caivano e formalmente destinate a un'acciaiera in Turchia come materiale per la fusione in altoforno. Le verifiche tecniche hanno accertato che i rottami erano in realtà mescolati a rifiuti solidi urbani e rifiuti pericolosi, tra cui componenti oleosi, parti di batterie esauste, materiali plastici e gommosi, schede elettroniche, pneumatici e residui metallici ossidati. Il carico risultava accompagnato da documentazione falsa, attestante inesistenti attività di trattamento o recupero.

Infine, nel porto di Ancona, un'operazione di contrasto ha portato al sequestro di oltre 58 tonnellate di rifiuti speciali che due società italiane, entrambe con sede legale in Lombardia, tentavano di importare illecitamente dall'Albania. Il materiale, dichiarato come "schiumature di alluminio", presentava in realtà elevate concentrazioni di zinco, piombo e rame, tali da configurare un rischio significativo per l'ambiente, con potenziali effetti di tossicità acuta e cronica sugli ecosistemi acquatici.

Furto

Sono stati rilevati **tre episodi** riconducibili a **furti avvenuti in contesti portuali** differenti, caratterizzati da modalità e oggetti sottratti eterogenei. Un primo caso riguarda il porto di Ancona, dove è stata accertata la sottrazione di oltre 20 chilogrammi di rame, ad opera di un soggetto con responsabilità operative all'interno di un magazzino portuale. Un secondo episodio, anch'esso relativo al furto di rame, è stato riscontrato nel porto di **Augusta**, in prossimità del faro portuale. Infine, nel porto di **Agropoli**, è stato segnalato il furto di un'imbarcazione di tipo gommona, episodio che rimanda a forme di criminalità predatoria più tradizionali, ma che sfruttano comunque la permeabilità delle aree portuali.



Illecito valutario

Nel 2025 sono stati registrati **cinque episodi** riconducibili a **illeciti valutari in ambito portuale**, caratterizzati dal tentativo di introduzione irregolare di ingenti somme di denaro contante sul territorio nazionale. Due casi sono stati accertati nel porto di **Bari**, dove, in due distinte occasioni, è stato intercettato il tentativo di importare dalla Grecia oltre mezzo milione di euro complessivi. In entrambi gli episodi, due soggetti sono stati fermati mentre trasportavano il denaro occultato all'interno dei bagagli, in violazione degli obblighi di dichiarazione previsti dalla normativa vigente.

Modalità operative analoghe sono state ri-

di capitali.

Illecito finanziario

Nel 2025 sono stati rilevati diversi episodi riconducibili a **illeciti di natura finanziaria e fiscale**, distribuiti lungo l'intero territorio nazionale e coinvolgenti i porti di **Catania, Imperia, Civitavecchia, Trieste, Cagliari e Genova**. Nel complesso, tali casi mettono in evidenza l'utilizzo delle infrastrutture portuali come spazi privilegiati per pratiche elusive e fraudolente, in particolare nel settore della nautica da diporto.

Una parte significativa degli episodi riguarda il **contrabbando doganale e l'evasione dei dazi** all'importazione. In questo ambito, sono stati sequestrati due yacht a vela per un valore complessivo superiore a 150.000 euro, nonché ulteriori imbarcazioni da diporto, una delle quali con un valore stimato di circa 1,5 milioni di euro, sottoposte a sequestro nell'ambito di attività di contrasto all'evasione fiscale in materia doganale. Infine, in un ulteriore episodio di contrabbando doganale aggravato, le autorità competenti hanno proceduto al sequestro di uno yacht con il contestuale accertamento di diritti doganali evasi per circa 60.000 euro.

Ulteriori accertamenti hanno interessato il settore dei charter nautici, facendo emergere forme di evasione fiscale sistematica legate al mancato rispetto degli obblighi dichiarativi. In particolare, le indagini hanno rilevato irregolarità a carico di dodici società commerciali, principalmente connesse all'omessa presentazione delle dichiarazioni catastali e al mancato versamento di imposte.

Contrabbando

Nel 2025 sono stati registrati **27 casi di contrabbando**, distribuiti lungo l'intero territorio nazionale e concentrati in particolare in

alcune regioni costiere. La regione **Marche** emerge come l'area con il maggior numero di episodi (5 casi), seguita da **Sardegna**, **Lazio** e **Sicilia** (tutte con 4 casi) e **Emilia-Romagna** (3 casi). Ulteriori episodi sono stati rilevati in **Puglia** (2 casi), **Liguria** (2 casi) e **Calabria** (2 casi), mentre la **Toscana** compare con un singolo episodio.

Dal punto di vista della tipologia di merce, il contrabbando risulta fortemente polarizzato sul comparto alimentare, che concentra 12 casi su 27, pari al 44,4% del totale. In questa categoria rientrano sequestri di pescato, prodotti ittici e derrate alimentari, con quantitativi che variano da 30 kg fino a carichi superiori alle 4,5 tonnellate, evidenziando un uso dei porti come punti di ingresso privilegiati per traffici irregolari di beni deperibili.

Seguono i casi relativi a sigarette e tabacco lavorato, pari a 4 episodi (14,8%), caratterizzati da quantitativi particolarmente rilevanti, tra cui sequestri di 21 e 22 tonnellate, oltre a partite di dimensioni minori. Le autovetture compaiono in 3 casi (11,1%), includendo sia singoli veicoli sia un sequestro multiplo di 13 unità, mentre i fuochi pirotecnici risultano coinvolti in 2 episodi (7,4%), uno dei quali riferito a un carico eccezionalmente voluminoso pari a 120 tonnellate.

Ulteriori tipologie di merce compaiono in forma episodica, con un solo caso ciascuna (3,7%): olio di oliva e prodotti alcolici (oltre 5.300 litri di olio), prodotti accessori da fumo, animali vivi (volatili e una tartaruga), unità da diporto e denaro contante, con un sequestro pari a 600.000 euro.

Sotto il profilo dei flussi, la maggior parte degli episodi è associata a operazioni di importazione, mentre risultano più limitati i casi legati all'export e al transito, questi ultimi tuttavia caratterizzati da quantitativi partico-

larmente elevati.

Traffico di prodotti contraffatti

Nel 2025 sono stati registrati **35 episodi** riconducibili al traffico di **prodotti contraffatti**, confermando la centralità dei porti italiani come snodi logistici per l'ingresso, il transito e, in misura più limitata, l'uscita di merci illecite destinate ai mercati nazionali ed europei. Dal punto di vista geografico, emerge un ruolo particolarmente rilevante dei porti della **Liguria**, in particolare Genova (5) e La Spezia (1), della **Puglia** (con i porti di Bari, con 4, e Brindisi, con 3), delle **Marche** (porto di Ancona, 4 casi) e del **Friuli-Venezia Giulia**, dove lo scalo di Trieste si configura come un nodo cruciale per il transito delle merci verso il Nord Europa, con ben 7 episodi. Ulteriori episodi sono stati rilevati nei porti di Cagliari (3), Livorno (2), Venezia (1), Civitavecchia (2), Augusta (1), Siracusa (1) e Salerno (1).

Sotto il profilo dei flussi commerciali, la maggior parte dei casi è associata a operazioni di importazione (26), mentre una quota significativa riguarda il transito (9). Interessante notare che i **casi di transito** si concentrano in **due porti**: il porto di **Cagliari**, che in due casi è stato oggetto di transito di giocattoli contraffatti provenienti dal Marocco, e il porto di **Trieste**, dove tutti e 7 gli episodi, riguardano il transito, segnatamente dalla Turchia (6 casi) e dalla Cina (1 caso).

Le principali aree di provenienza estera risultano la Cina (12), la Turchia (8) e la Grecia (7), seguiti da Marocco e Senegal. In diversi casi (6) non è stato possibile ricostruire la filiera. Dal punto di vista merceologico, il traffico di prodotti contraffatti appare fortemente diversificato, ma con alcune concentrazioni rilevanti. Il comparto dell'abbigliamento e degli accessori moda rappresenta la tipologia più ricorrente, con oltre 14 episodi su 35,

spesso caratterizzati da quantitativi molto elevati, che spaziano da alcune migliaia fino a quasi un milione di articoli in un singolo sequestro. Particolarmente significativo risulta anche il settore degli alimenti (6), così come il traffico di giocattoli (6 casi). Questi ultimi evidenziano come la contraffazione non riguardi esclusivamente beni voluttuari, ma investa anche merci potenzialmente rilevanti per la tutela della salute pubblica e della sicurezza dei consumatori. Compaiono inoltre casi di traffico di accessori elettronici (3), cosmetici (2), e materiale per la casa (2), medicinali (1) e prodotti fitosanitari (1).

Nel complesso, l'analisi restituisce l'immagine di un mercato della contraffazione strutturalmente articolato, che combina grandi partite destinate alla distribuzione su scala europea con flussi più frammentati, intercettati nei bagagli dei passeggeri o in carichi misti.

Traffico di stupefacenti

Il **traffico di stupefacenti** rappresenta uno dei principali ambiti della criminalità intercettata nei porti italiani nel 2025. Su un totale di 131 eventi rilevati, **40 casi** sono riconducibili a questo mercato illegale, pari a circa il **30,5%** del totale, configurandosi come il business criminale quantitativamente più rilevante nell'anno considerato.

Con riferimento alla tipologia di sostanza, **la cocaina** emerge come lo stupefacente più frequentemente sequestrato. Essa compare in 26 episodi, che diventano 27 includendo un ulteriore evento nel quale è stato contestualmente rinvenuto 1 kg di cocaina insieme a 6 kg di hashish nello scalo di **Villa San Giovanni**.

L'**hashish** è stato intercettato in ulteriori due casi. Il primo ha interessato il porto di **Ancona**, dove sono stati sequestrati 50 kg di

sostanza. Il secondo, di dimensioni decisamente più rilevanti, è avvenuto in ambito siciliano: un carico di 670 kg è stato ritracciato in mare aperto al largo di **Marsala**, mediante un'operazione di trasbordo tra un peschereccio battente bandiera tunisina e un gomnone ad alta potenza.

Sono invece sei i casi riconducibili al traffico di **marijuana**, caratterizzati da una forte eterogeneità dei quantitativi e delle modalità di occultamento. Un episodio particolarmente significativo è stato rilevato nel **porto di Ancona**, dove, nell'ambito di un'operazione di controllo su mezzi pesanti in procinto di imbarcarsi, sono stati sequestrati oltre 163 kg di sostanze stupefacenti, di cui più di 161 kg di marijuana ad alta concentrazione di THC e oltre 2 kg di metanfetamina, nascosti all'interno di un camion. Secondo le stime investigative, il carico avrebbe potuto generare profitti per diversi **milioni di euro** una volta immesso sul mercato illegale.

Negli altri episodi, i sequestri di marijuana presentano dimensioni molto variabili: si va da quantitativi ridotti, come 3 kg trasportati su una barca a vela nel **porto di Olbia**, fino a sequestri più consistenti, pari a 81 kg nel porto di **Civitavecchia**, 150 kg negli scali di **Milazzo e Catania**, e un maxi-sequestro di 1.200 kg nel porto di **Gioia Tauro**. In quest'ultimo caso, il carico, proveniente dal Canada, era occultato tra il legname trasportato su una nave portacontainer e avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali un introito stimato in circa **1,8 milioni di euro**.

Sempre nello scalo di **Gioia Tauro** è stato inoltre intercettato un ulteriore episodio, relativo al sequestro di **3 kg di cannabis**, anch'essa proveniente dal Canada e occultata in borsoni collocati all'interno di un container, insieme a generi alimentari, con ogni pro-

bilità al fine di eludere eventuali controlli con unità cinofile.

Accanto ai cannabinoidi, il dataset registra anche traffici di **oppio ed eroina**. Nel **porto di Trieste** sono stati sequestrati **30 kg di oppio** su un mezzo pesante proveniente dall'Iraq e diretto nei Paesi Bassi. La sostanza era nascosta all'interno di involucri plastificati, a loro volta inseriti in mattoni refrattari e oggetti in resina realizzati su misura, destinati a una società di logistica europea prima di essere consegnati a destinatari finali schermati da identità fittizie.

Un ulteriore caso di particolare rilievo ha interessato il **porto di Genova**, dove sono stati sequestrati **140 kg di eroina** provenienti dall'Iran. La sostanza era occultata all'interno di circa 60.000 mattoni di cemento, nei quali l'eroina era stata inglobata direttamente durante la fase di produzione, rendendo l'individuazione estremamente complessa e possibile solo attraverso un'attenta analisi di dettagli minimi sui laterizi.

Infine, sempre nello **scalo genovese**, è stato intercettato un traffico di **precursori chimici** funzionali alla produzione di stupefacenti: oltre 10 tonnellate di prodotto industriale contenenti circa 700 kg di permanganato di potassio, sostanza comunemente utilizzata nella raffinazione di **cocaina ed eroina**. Il carico, proveniente dal porto di Durban (Sud-Africa), conferma come i porti italiani siano coinvolti non solo nel traffico di sostanze finite, ma anche nelle fasi a monte delle filiere produttive delle droghe.

Cocaina

All'interno del più ampio mercato degli **stupefacenti**, il traffico di **cocaina** risulta essere quello che ricorre con maggiore frequenza nei **porti italiani**. Nel 2025, gli episodi censi-

ti coinvolgono sette regioni: **Calabria, Lazio, Liguria, Puglia, Sardegna, Sicilia e Toscana**, confermando una diffusione territoriale ampia e trasversale.

Un primo episodio è stato registrato nel **porto di Taranto**, dove sono stati intercettati **35 kg di cocaina** importati dalla Spagna. Due cittadini di nazionalità georgiana, appena sbarcati da una nave portacontainer, sono stati arrestati dopo un tentativo di fuga.

In **Sicilia** si registrano due episodi distinti. Nel **porto di Messina** sono stati sequestrati **2 kg di cocaina**, occultati all'interno dei sedili anteriori di un'autovettura. A **Trapani**, invece, sono stati rinvenuti **6 kg** di sostanza all'interno dell'armadietto personale di un operaio incensurato operante in un capannone dell'area portuale. Il valore stimato del carico si aggira intorno ai **600.000 euro**.

La **Liguria** compare con due casi, entrambi riconducibili a importazioni dall'Ecuador. Nel porto di **Genova** è stato intercettato un carico di quasi **250 kg di cocaina**, nascosto in borsoni contenenti panetti di tonno in scatola, per un valore stimato compreso tra **40 e 50 milioni di euro**. Un secondo episodio ha interessato il **porto di Vado Ligure**, dove sono stati sequestrati **24 kg di cocaina** occultati in un container di banane provenienti dal porto di Puerto Bolívar, confezionati in 20 panetti, molti dei quali recanti un simbolo distintivo.

In **Toscana**, il **porto di Livorno** risulta coinvolto in due episodi di particolare rilevanza. In un primo caso sono stati sequestrati **127 kg di cocaina**, occultati tra il legname all'interno di un container, per un valore stimato superiore ai **150 milioni di euro**. In un secondo episodio, di scala eccezionale, la sostanza — pari a circa **2 tonnellate** — era nascosta all'interno di polvere di cacao, evidenziando

un livello elevato di sofisticazione nelle tecniche di occultamento.

In **Sardegna**, i casi si concentrano nei **porti di Cagliari** (due episodi) e **Olbia** (tre episodi). In questi contesti, la cocaina viene introdotta prevalentemente attraverso traghetti passeggeri. A Olbia, in un caso sono stati rinvenuti **11 kg di sostanza nascosti** in un doppiofondo di un minivan; in un altro, una donna è stata arrestata dopo il rinvenimento di **83 ovuli di cocaina ingeriti**; in un terzo episodio, due soggetti sbarcati al porto trasportavano **47 kg di cocaina**, occultati all'interno di una intercapedine in alluminio di un autoarticolato.

A **Cagliari**, le modalità risultano analoghe: in un caso è stato sequestrato 1 kg nascosto nei bagagli di un passeggero, mentre in un altro episodio 20 kg erano occultati in un doppiofondo di un autoarticolato.

Il **porto di Civitavecchia** registra quattro episodi. In un caso si tratta di export, con l'arresto di un cittadino nigeriano che aveva ingerito ovuli contenenti **280 grammi di cocaina**. Gli altri tre episodi riguardano importazioni di scala crescente: **138 kg nascosti** in un autoarticolato sbarcato da una motonave proveniente da Barcellona; **50 kg occultati** in un container proveniente dall'Ecuador; e un **maxi-sequestro di circa 500 kg**, nasco-

sti in container giunti dal Sud America e camuffati tra merce di copertura, con un valore potenziale sul mercato nero superiore ai 100 milioni di euro.

Un ruolo centrale emerge infine per il **porto di Gioia Tauro**, che si conferma come uno dei principali hub della cocaina nel Mediterraneo. Secondo i dati raccolti, nello scalo calabrese sono stati intercettati **numerosi carichi**, con quantitativi pari a **27, 110, 175, 228, 248, 288, 417, 435, 788 fino a 1.170 kg**. Le tecniche di occultamento risultano estremamente diversificate: bobine di carta, banane, sacchi di materiale combustibile, container interi, pannelli di ventilazione, container refrigerati contenenti polpo e gamberi surgelati, sacchi di pellet, autoveicoli usati, sacchi di sesamo e noccioline. Tale varietà evidenzia un alto grado di adattabilità delle organizzazioni criminali e la centralità del porto come snodo strutturale delle rotte transatlantiche della cocaina.

Nel complesso, l'analisi del traffico di cocaina nei porti italiani restituisce l'immagine di un mercato fortemente **strutturato, transazionale e multilivello**, caratterizzato da grandi partite containerizzate, da flussi minori veicolati attraverso traghetti e passeggeri, e da una continua sperimentazione di tecniche di occultamento volte a eludere i controlli.

2

ILLEGALITÀ IN PORTO: LA FOTOGRAFIA QUADRIENNALE

Complessivamente nel quadriennio **2022-2025** sono **496 gli eventi criminali** nei porti italiani, uno ogni 3 giorni. In questa fotografia spicca l'anno **2022** con **140 eventi criminali**, seguito dal **2025**, con **130**. In totale sono **53 i porti italiani** in cui sono emersi eventi di illegalità nell'ultimo quadriennio, di cui **34 di rilevanza nazionale**, con un andamento annuale in crescita per il numero dei porti coinvolti: **29 nel 2022, 28 nel 2023, 30 nel 2024, 38 nel 2025**. Come si può notare dal **Grafico 6**, quasi la metà dei porti (**23**) sono stati coinvolti in un solo episodio nel quadriennio (Acciaroli, Acitrezza, Agropoli, Barletta, Capri, Carrara, Catanzaro, Cervia, Fiumicino, Formia, Francavilla al mare, Gaeta, Golfo Aranci, Lacco Ameno, Manfredonia, Marghera, Marina di Stabia, Ragusa, Riposto, San Benedetto del Tronto, Siracusa, Taureana di Palmi, Tremestieri), altri scali, invece, seguono un andamento discontinuo, con numeri molto elevati in alcuni anni e molto bassi in altri (ad esempio **Bari, Catania, Gioia Tauro, Palermo**). Allo stesso modo, però, si può riscontrare come anche dopo il 2025 alcuni

porti emergano con una certa costanza tutti gli anni, ospitando più di **4 eventi criminali**: **Ancona, Civitavecchia, Genova, Livorno, Trieste**. Proprio in questo anno si notano alcuni mutamenti significativi: l'aumento notevole di casi a **Cagliari (da 2 a 6), Civitavecchia (da 5 a 14), Gioia Tauro (da 8 a 13), Olbia (da 4 a 7)**, ma anche la contrazione di casi a **Bari (da 10 a 6)**, a **Livorno (da 16 a 5)**, **Napoli (da 7 a 2)** e **Venezia (da 7 a 1)**.

Lo scenario cambia se si prendono in considerazione l'insieme degli eventi nel quadriennio, stilando una sorta di classifica. Al primo posto troviamo il porto di **Genova con 49 episodi**, che rappresenta ben il 9,8% del totale. Al secondo posto il **porto di Livorno con 42 eventi**, pari all'8,4%. A seguire Ancona con 40 episodi, pari all'8%, e al terzo posto sale lo scalo di Civitavecchia, con 32 eventi, pari al 6,4%. A seguire ancora Gioia Tauro e Trieste, in crescita con 27 casi, Palermo, che perde alcune posizioni, con 25 eventi, sale **Brindisi, con 23 casi, Napoli e Salerno 21**.

NUMERO EVENTI CRIMINALI NEI PORTI ITALIANI NEL QUADRIENNIO (2022-2025)

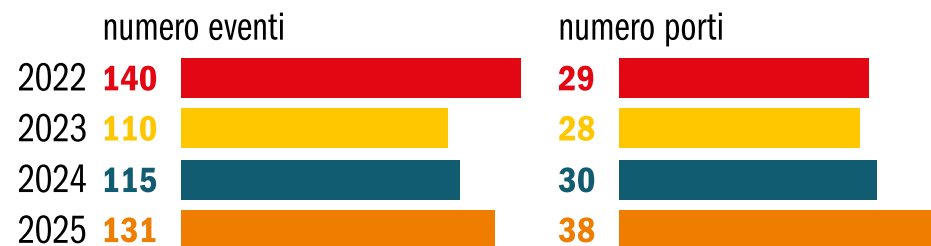
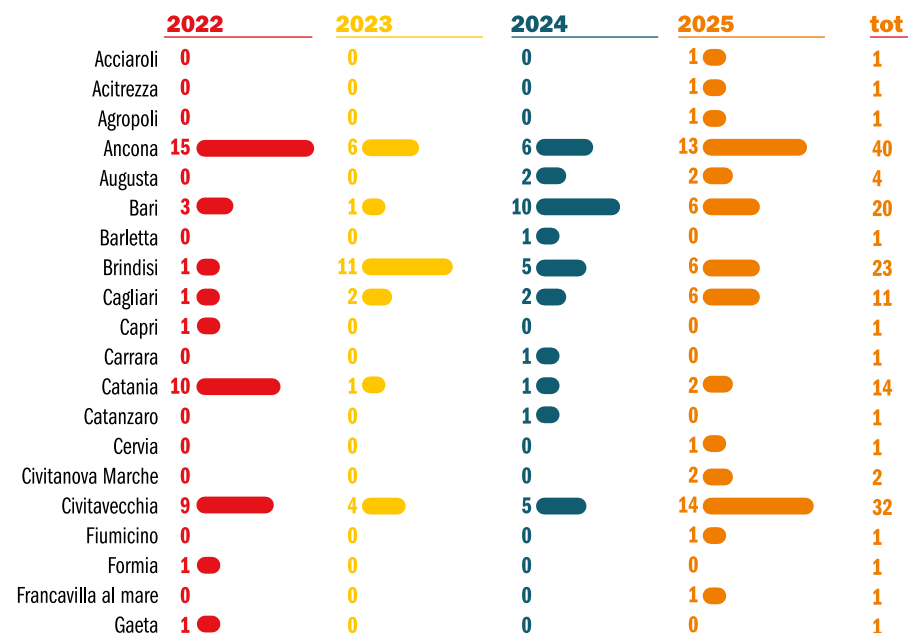


GRAFICO 5 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

NUMERO EVENTI CRIMINALI NEI PORTI ITALIANI NEL QUADRIENNIO 2022-2025 PER CIASCUN PORTO



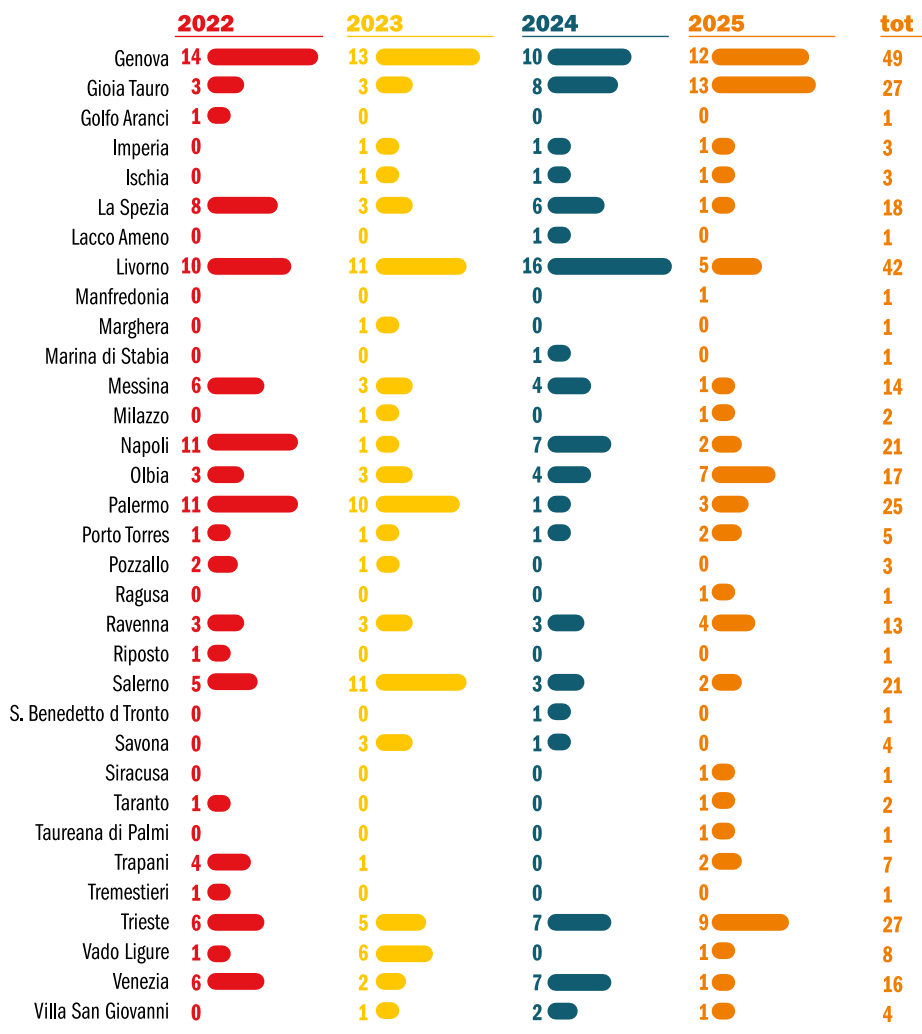


GRAFICO 6 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

Aggregando i dati a livello regionale (Grafico 7) possiamo notare alcuni cambiamenti rispetto alla rilevazione precedente, con una riconfigurazione della distribuzione degli

eventi. Nonostante ciò, le prime posizioni della rilevazione non mutano e vedono la **Liguria** come la regione in cui si concentrano il **16,1%** degli eventi criminali (80), seguita

dalla **Sicilia** con il **14,7%** (73 eventi), e poi ancora la **Campania** con il **9,9%** (49 eventi). Al quarto posto sale la **Puglia**, con **46**

casi, seguita a pari merito dalle **Marche** e dalla **Toscana**, con **43 eventi**, corrispondenti all'8,7% del totale.

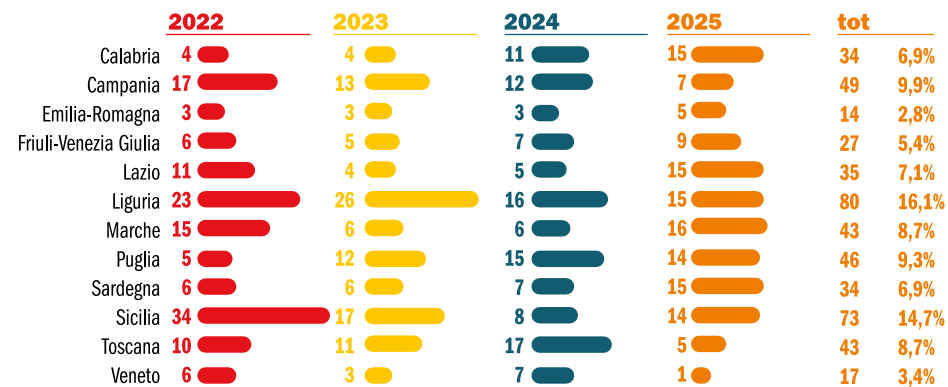


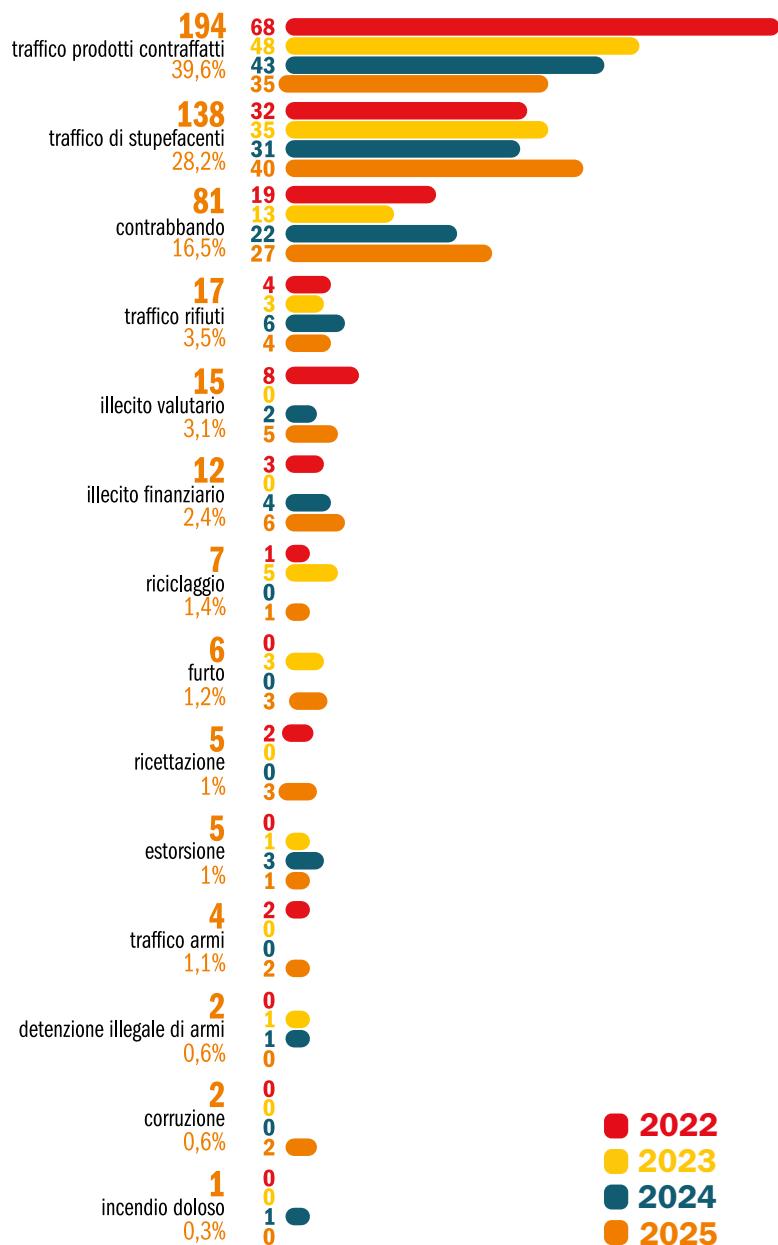
GRAFICO 7 | Fonte: elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoporti

Analizzando i mercati legali e illegali nei quali sono stati registrati eventi criminali, possiamo notare che solo in minima parte, in **9 casi**, hanno riguardato **attività economiche legali**: costruzioni e ingegneria civile in 3 casi, in 4 casi si trattava di contestazioni relative ad , mentre in un caso di interesse

nelle attività di ristorazione e in uno quello relativo ai trasporti.

Gran parte degli eventi riguarda invece business illegali (Grafico 8).

EVENTI PER BUSINESS ILLEGALI NEL QUADRIENNIO 2022-2025



La fotografia quadriennale restituisce un quadro in cui la **criminalità in ambito portuale** appare al tempo stesso **concentrata e diffusa**. Da un lato, una quota rilevante degli eventi si addensa stabilmente in alcuni grandi scali nazionali, che confermano il proprio ruolo strutturale nell'ambito criminale; dall'altro lato, l'aumento progressivo del numero di porti coinvolti segnala una espansione geografica del rischio, che interessa in misura crescente anche scali medi e minori. Questa dinamica suggerisce che i **porti italiani** non siano semplicemente luoghi occasionali di intercettazione di traffici criminali, ma **nodi differenziati di un sistema logistico complesso**, in cui la criminalità organizzata e quella comune è in grado di adattare strategie, rotte e modalità operative in funzione delle opportunità offerte dai singoli contesti.

L'andamento discontinuo registrato in diversi porti, caratterizzato da forti oscillazioni annuali, si affianca alla presenza di scali che mostrano una persistenza nel tempo degli eventi criminali. Tale coesistenza rimanda a due possibili dinamiche complementari: da un lato, la capacità dei gruppi criminali di **sfruttare finestre di opportunità contingenti** – legate a specifiche rotte, a particolari traffici o a momenti di minore intensità dei controlli – dall'altro, l'esistenza di **vulnerabilità strutturali** che rendono alcuni porti stabilmente attrattivi per attività illecite. In questo senso, la criminalità portuale non appare come un fenomeno episodico, ma come un processo che si riarticola nel tempo, combinando stabilità e adattamento.

La netta prevalenza degli eventi legati ai mercati illegali, e in particolare al traffico di prodotti contraffatti, di stupefacenti e al contrabbando, evidenzia come i porti rappresentino soprattutto **spazi di intermediazione tra economie criminali transnazionali e mercati di destinazione**. L'incidenza marginale dei casi riconducibili ad attività economiche legali non deve tuttavia indurre a sottovalutare il rischio di infiltrazione: al contrario, suggerisce che i traffici illeciti si innestino prevalentemente sulle infrastrutture e sulle filiere del commercio legale, sfruttandone la complessità e i volumi per occultare merci e flussi finanziari.

Infine, la distribuzione regionale degli eventi conferma la **rilevanza di alcune aree del Paese**, ma allo stesso tempo segnala una progressiva ricomposizione geografica del fenomeno, che non può essere letta esclusivamente in chiave territoriale. Le differenze tra regioni e porti rimandano infatti non solo alla presenza di gruppi criminali radicati, ma anche alla diversa funzione degli scali all'interno delle catene logistiche, alla tipologia di traffici movimentati e al grado di esposizione ai flussi internazionali. In questo quadro, l'aumento degli investimenti infrastrutturali e la centralità strategica dei porti italiani nelle reti globali del commercio rendono ancora più urgente rafforzare strumenti di **monitoraggio, prevenzione e trasparenza**, al fine di ridurre le vulnerabilità che continuano a essere sfruttate dalle economie criminali.

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

3

LA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA IN AMBITO PORTUALE NEL CORSO DEL TEMPO

Tra il 1994 e il 2024 gli interessi della criminalità organizzata hanno riguardato circa **un porto italiano su cinque**. L'analisi delle relazioni della Direzione Nazionale Antimafia e della Direzione Investigativa Antimafia pubblicate nell'arco temporale considerato consente di censire **113 clan** coinvolti in attività di business illegali e legali (+4 rispetto all'ultima rilevazione), con **71 porti** italiani (+2 rispetto alla rilevazione precedente) interessati da proiezioni criminali. Si tratta di un quadro che restituisce la dimensione strutturale del fenomeno e la sua capacità di radicarsi in modo esteso nei nodi portuali del Paese.

La mappatura mostra infatti una diffusione capillare degli interessi criminali sull'intero territorio nazionale, coinvolgendo regioni del Sud e del Nord e scali affacciati sia sul versante orientale sia su quello occidentale della penisola. Da tempo, la DNA e la DIA segnalano la presenza, nei porti italiani e in quelli europei, di gruppi criminali attivi tanto nell'economia legale quanto nei mercati ille-

citi, con una particolare centralità del **traffico di stupefacenti**. In questo scenario le mafie svolgono un ruolo rilevante, ma non esclusivo: soprattutto nei traffici illegali, le attività criminali si articolano lungo filiere complesse che coinvolgono una pluralità di soggetti, da chi produce a chi imbarca la merce, da chi ne cura il trasferimento a chi recupera il carico, fino a chi ne garantisce l'uscita dall'area portuale e la successiva distribuzione. Si tratta di catene operative ampie e frammentate, all'interno delle quali le organizzazioni mafiose non sempre rappresentano l'attore principale, ma spesso uno snodo strategico.

La fotografia che emerge da questa ricostruzione è particolarmente allarmante. Tutti i porti sede di Autorità di Sistema Portuale risultano essere stati **oggetto di interesse** da parte della **criminalità organizzata**. Dei **71 porti** individuati, **38 sono porti di rilevanza economica nazionale**. Considerando che i porti di questo tipo sono complessivamente 58, ciò significa che il **65,5%** dei principali porti commerciali italiani è stato esposto a

interessi criminali organizzati. Tra questi figurano alcuni degli scali leader del traffico merci, sia per merci varie e rinfuse sia per volumi di contenitori movimentati, come **Ancona, Augusta, Brindisi, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Napoli, Ravenna, Salerno, Savona e Vado Ligure, Taranto, Trieste e Venezia**.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la tipologia degli scali coinvolti. Oltre ai grandi

porti commerciali, anche porti minori o a prevalente vocazione turistica sono stati oggetto di interesse da parte dei gruppi criminali. Ciò segnala come non siano soltanto i traffici in senso stretto a risultare attrattivi, ma più in generale **l'insieme delle economie** — legali e illegali — che possono svilupparsi attorno alle infrastrutture portuali, rendendole spazi strategici per **l'azione e l'adattamento delle organizzazioni criminali**.



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
- Mergellina
- Napoli
- Salerno

Calabria

- Amantea
- Badolato
- Catanzaro
- 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

- Campomarino
- Termoli

Puglia

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

Sicilia

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



GRAFICO 9 | Fonte: elaborazione Libera da dati DNA e DIA dal 1994 al 2024

Nel corso del tempo, le relazioni istituzionali segnalano la presenza di interessi criminali di natura eterogenea, riconducibili a una pluralità di gruppi criminali, sia di origine italiana sia straniera. Dall'analisi emerge come ben **26 matrici criminali diverse** si siano interessate ad affari legati ai porti (**Grafico 10**) includendo tanto organizzazioni mafiose storicamente radicate quanto gruppi criminali meno noti alle cronache giudiziarie. Questo dato segnala come gli scali portuali possano rappresentare, per gruppi territoriali differenti, occasioni strategiche di contatto e interazione con una molteplicità di compagini criminali operanti su scala transnazionale. Come evidenziato dal Grafico 10, la mappatura restituisce con chiarezza il coinvolgimento delle **tradizionali mafie italiane**, ma consente anche di osservare come i porti costituiscano un ambito di interesse crescente per **organizzazioni criminali di origine straniera**. Sebbene in alcuni casi le modalità di catalogazione degli episodi criminali all'interno delle relazioni istituzionali seguano criteri differenti — rendendo più complessa l'attribuzione univoca della matrice criminale — risulta comunque evidente come i business criminali che si sviluppano in ambito portuale non siano un fenomeno esclusivamente nazionale, ma coinvolgano reti e attori criminali di diversa provenienza geografica.

In questo quadro, assume particolare rilievo la presenza di forme di collaborazione tra gruppi criminali differenti. Laddove le reti dei traffici illegali richiedono un elevato grado di complessità organizzativa, si osserva la costruzione di **network criminali** nei quali soggetti diversi mettono a disposizione **competenze specialistiche complementari**, funzionali alla riuscita dell'impresa criminale. Questa tendenza emerge in modo particolarmente evidente nel **traffico di stupefacenti** e nel **traffico di prodotti contraffatti**, due ambiti che, in diversi casi,

richiedono capacità specifiche sia nelle operazioni di recupero dei carichi sia nella predisposizione di documentazione fittizia.

Un riscontro empirico di questa pluralità di attori si rintraccia, ad esempio, nella relazione della DIA relativa al 2024, che segnala l'operatività della 'ndrangheta, della camorra e della criminalità di origine italiana — in particolare barese — accanto alla presenza di gruppi stranieri di origine bulgara e albanese.

È inoltre opportuno sottolineare come gli **interessi dei gruppi criminali**, e in particolare di alcuni clan mafiosi, si siano manifestati anche nell'ambito delle **attività di business legale**. Tali dinamiche emergono talvolta in porti non primari dal punto di vista commerciale, che tuttavia hanno rappresentato contesti favorevoli allo sfruttamento economico e all'inserimento criminale.

Alcuni casi risultano, in questo senso, particolarmente paradigmatici. In **Calabria**, il **porto di Tropea** è stato oggetto di interesse da parte del **clan La Rosa** per attività legate ai servizi connessi al trasporto marittimo, mentre il **clan Mancuso** ha operato nel settore del trasporto marittimo di passeggeri. Nel **porto di Isola Capo Rizzuto** si sono invece manifestate infiltrazioni del **clan Arena** nelle attività di preparazione del cantiere edile e di sistemazione del terreno, mentre a **Corigliano Calabro** il **clan Straface** si è interessato ai servizi di gestione dei pubblici mercati. Dinamiche analoghe si riscontrano anche in altri contesti portuali: in **Puglia**, nei **porti di Bari e Giovinazzo**, il **clan Capriati** ha esercitato un controllo su attività economiche legate in particolare ai servizi di vigilanza; nello stesso settore, **Cosa Nostra** risulta essersi infiltrata nello **scalo di Porto Empedocle**; a **Campomarino**, in **Campania**, il **clan Moccia** ha invece manifestato interessi nella 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

GRAFICO 10 | Fonte: elaborazione Libera da dati DNA e DIA dagli anni 1994 al 2024



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.

CALABRIA

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

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
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; Piromalli	criminalità di origine cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Molè; Pesce; Piromalli	criminalità di origine cinese; 'ndrangheta	Traffico Prodotti Contraffatti; Contrabbando sigarette e TLE	n.d.
Gioia Tauro	Piromalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Jerinò; Aquino; Bruzzese; Commisso; Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Piromalli; 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; Piromalli	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	Piromalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	n.d.	n.d.
Gioia Tauro	Piromalli-Molè; Bellocco-Pesce	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Gioia Tauro	Piromalli	'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

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
Crotone	Vrenna; Ciampà; Bonaventura; Megna; Faraò; 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; Bruzzese; 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.	Trasporto 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.

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
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	n.d.
Gioia Tauro	Piromalli; Crea; Alvaro; Gallico; Facchineri; Ladini; Petullà	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.

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.
Salerno	Alvaro	'ndrangheta	Traffico di stupefacenti	n.d.
Mergellina	Piccirillo	camorra	Tentata estorsione	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.
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.

Porto	Nome Gruppo	Nome consorzio	Business_Illegale	Business_Legale
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.
Bari	Strisciungio	criminalità di origine barese	Estorsione	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.

4

SNODO STRATEGICO E OPPORTUNITÀ CRIMINALI: IL PORTO DI LIVORNO

di Marco Antonelli e Giuseppe Lodeserto

Questo capitolo ricostruisce come il **porto di Livorno** sia diventato, nel tempo, un nodo centrale nelle dinamiche criminali nazionali e internazionali, in particolar modo nel **mercato internazionale della cocaina**. L'analisi delle fonti istituzionali e giudiziarie mostra uno scalo utilizzato non solo come punto di arrivo, ma anche come spazio di **transito e sperimentazione** operativa. Emergono reti criminali transnazionali flessibili, capaci di adattarsi alle opportunità offerte dalla logistica portuale e di intrecciarsi con segmenti della filiera legale. Al centro di queste dinamiche vi sono **l'accesso allo spazio portuale, il ruolo degli intermediari e la professionalizzazione delle squadre di recupero**. Il valore aggiunto di questa ricerca risiede nella lettura trasversale e longitudinale delle fonti, che consente di mettere in relazione singoli sequestri, dinamiche operative e trasformazioni organizzative, restituendo una visione di insieme che difficilmente emergerebbe dall'analisi dei casi isolati. Nei prossimi paragrafi prenderemo in considerazione alcune caratteristiche strutturali del sistema portuale toscano e quello livornese, per poi

analizzare più da vicino alcune dinamiche criminali.

4.1 La Toscana nei flussi marittimi nazionali e internazionali

La **Toscana** è una regione che possiede circa **630 km di costa**, quasi 400 nella parte continentale e i restanti nella parte insulare (l'arcipelago toscano è composto da **12 isole**, tra cui spicca per dimensioni l'isola d'Elba). Questo tratto si affaccia su due mari, il Mar Ligure e il Mar Tirreno, garantendo alla regione un **posizionamento strategico tra il Centro e il Nord Italia**.

Proprio in virtù di questa collocazione, le strutture portuali toscane rientrano nell'ambito di competenza di due **Autorità di Sistema Portuale**: quella del **Mar Ligure Orientale** (che comprende i porti di La Spezia e di Massa e Carrara) e del **Mar Tirreno Centro-Settentrionale** (che comprende i porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo). Qui si contano **33 tra porti,**

approdi turistici e punti di ormeggio. Questa varietà di tipi di approdi – dal porto commerciale all'ormeggio – rappresenta una ricchezza per l'ambito marittimo. In questo ambito si muove un'importante fetta dell'economia regionale, lo dimostrano i numeri relativi a merci e passeggeri, rilevanti anche rispetto alle dinamiche nazionali. Infatti, se prendiamo in considerazione il numero di tonnellate movimentate annualmente nei porti toscani, possiamo notare un aumento costante regi-

strato tra il **2016 e il 2019**, interrotto nel **2020** a causa della crisi pandemica, dopo la quale vi è stata una lenta e graduale ripresa. Dall'analisi del **Grafico 11** possiamo notare come il **porto di Livorno** rappresenti il **principale scalo** che contribuisce alla **movimentazione di merci** anche se, nell'ultimo triennio, vi è stato un progressivo calo, contro-bilanciato, invece, dalla crescita delle movimentazioni avvenute nel **porto di Marina di Carrara**.

TONNELLATE DI MERCI MOVIMENTATE NEI PORTI TOSCANI, ANDAMENTO ANNI 2016-2024

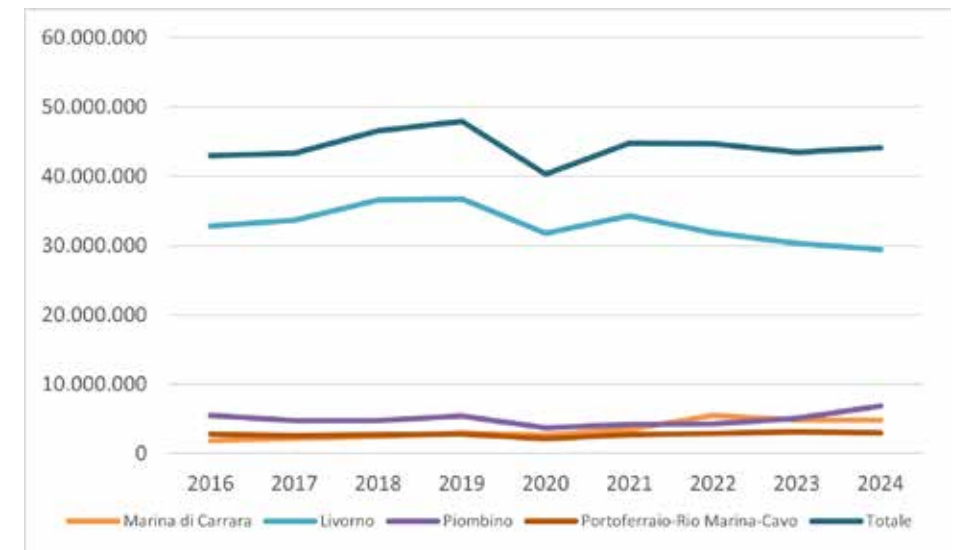


GRAFICO 11 | Fonte: Elaborazione degli autori da dati Assoport

Un andamento simile si riscontra nell'analisi dei **TEUs⁶ movimentati nei porti commerciali**. Infatti, dopo il calo tra il **2016 e il 2017**, vi è stato un progressivo aumento fino al **2019**, anno in cui i porti di **Livorno e Piombino** hanno fatto segnare numeri positivi, per poi registrare una flessione nel **2020**. Dopo

dati nuovamente positivi registrati nel **2021**, il **porto di Livorno** ha avuto una progressiva riduzione del numero di Teus movimentati, raggiungendo nel biennio **2023-2024** i dati più bassi del periodo preso in considerazione. In controtendenza, invece, il **porto di Marina di Carrara** ha registrato un aumento

dei teus, che a partire dal 2021 sono quasi triplicati rispetto al dato del 2016 (Grafico 12). Una crescita data, prevalentemente,

dall'aumento nella movimentazione di **materiale lapideo**.

NUMERO DI TEUS MOVIMENTATI NEI PORTI TOSCANI, ANDAMENTO ANNI 2016-2024

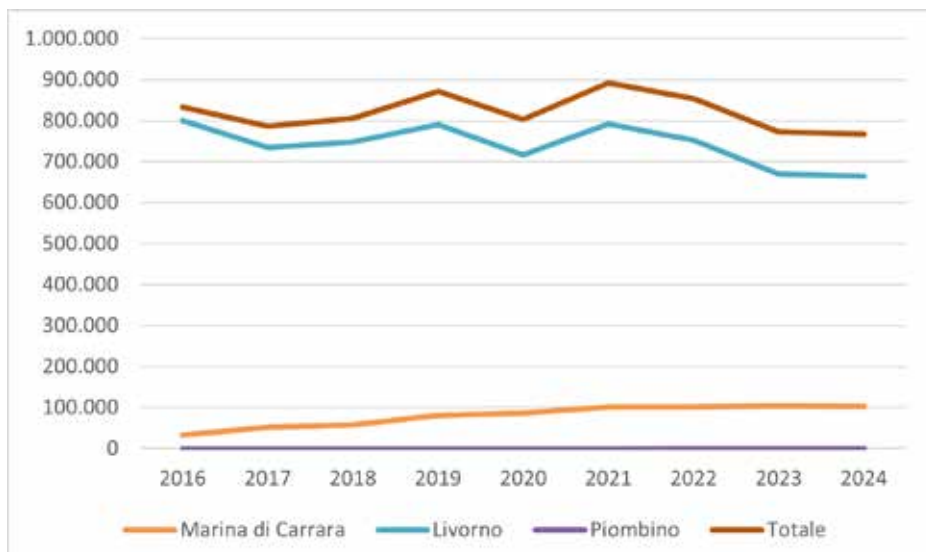


GRAFICO 12 | Fonte: Elaborazione degli autori da dati Assoporti

Nonostante alcune riduzioni nei traffici, è possibile riconoscere ai **porti toscani** un ruolo centrale negli scenari nazionali. Se prendiamo in considerazione i **dati del 2024**, possiamo notare che l'**Adsp del Mar Tirreno Settentrionale** (quindi escludendo dal calcolo il porto di Marina di Carrara) si colloca al terzo posto per quanto riguarda le tonnellate di merci varie movimentate, al quarto se si considerano anche rinfuse liquide e solide. Al sesto posto, invece, per numero di Teus movimentati, al quarto se si escludono i trasbordi.

Nel sistema portuale toscano ha un ruolo

rilevante anche l'ambito relativo al **movimento di persone**, sia per quanto riguarda **le crociere** (che collegano la Toscana con il resto del Mediterraneo e del globo), sia per **i traghetti** (che collegano le isole toscane con la penisola e la Toscana con altre regioni e Stati del Mediterraneo). Analizzando i dati relativi agli ultimi **nove anni (Grafico 13)** è possibile notare come tra il **2016 e il 2019** vi sia stato un, seppur lieve, progressivo **aumento del numero di passeggeri** che hanno usufruito degli scali, in cui il porto di Livorno ha ricoperto un ruolo rilevante. Il 2020, invece, ha risentito fortemente della pandemia e delle conse-

guenti misure di limitazione degli spostamenti, che hanno ridotto di quasi un terzo i numeri dei passeggeri rispetto all'anno precedente. A partire dal 2021, però, si è registrato un aumento costante che ha

portato nel 2023 e nel 2024 al record di passeggeri trasportati, circa **10 milioni e 700 mila**, con un ruolo sempre più centrale del **porto di Livorno**.

NUMERO DI PASSEGGERI NEI PORTI TOSCANI, ANDAMENTO ANNI 2016-2024

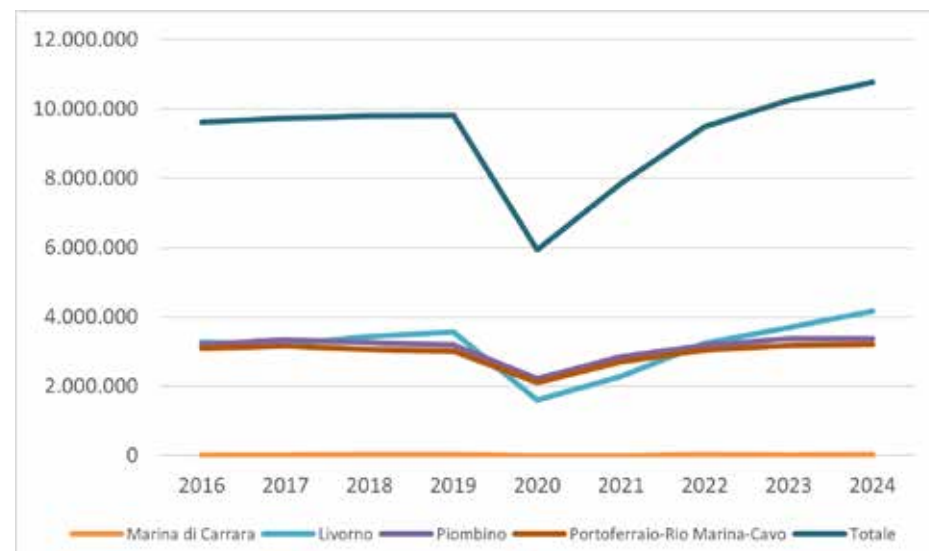


GRAFICO 13 | Fonte: Elaborazione degli autori da dati Assoporti

4.2 Livorno come nodo logistico

Tra gli scali toscani il più rilevante è sicuramente quello di **Livorno**, con una storia antica, caratterizzata da un profondo legame con lo sviluppo della città. Un elemento che è possibile riscontrare sia dal punto di vista sociale, avendo contribuito a una forte integrazione tra persone provenienti da diversi parti del globo, sia dal punto di vista urbanistico, con una forte continuità tra il

centro e lo spazio marittimo.

Negli anni passati il porto è stato riconosciuto anche per la forte **militanza politica** della componente lavorativa, protagonista di numerose mobilitazioni tra gli **anni Sessanta e Novanta**, sia su questioni legate al mondo portuale - in contrasto con l'introduzione dell'autonomia funzionale e delle misure che andavano a ridefinire il mercato del lavoro portuale - sia su temi di solidarietà. Una caratteristica ancora oggi presente, basti pensare alle mobilitazioni

avvenute nel **2025 a sostegno della popolazione di Gaza**, contro il traffico di armi e l'economia di guerra.

I mutamenti più recenti hanno riguardato anche le strategie di **ammodernamento delle infrastrutture**, prevedendo l'ampliamento della superficie utilizzata, espandendo le aree dedicate al porto a ridosso della città e verso la costa nord. In particolare, il progetto della **"Darsena Europa"** prevede la realizzazione di uno spazio per accogliere grandi navi per una lunghezza di circa **3 km di banchine, 2 grandi terminal, 2 milioni di metri quadrati** di nuove aree e un nuovo ingresso portuale con fondali fino a **-20 metri**. Dal punto di vista economico-funzionale, il **porto di Livorno** è un porto **multipurpose**, dove possono confluire, dunque, ogni tipo di merce e diverse tipologie di navi. Il porto, pertanto, ha una struttura piuttosto articolata al suo interno: l'ubicazione dei **varchi doganali** è fortemente condizionata dalla particolare e discontinua conformazione morfologica dello scalo labronico e le conseguenti differenziazioni di attività insistenti nelle varie zone portuali. Il porto di Livorno è provvisto in totale di **undici varchi doganali** vigilati in vario modo a seconda che siano comunitari o extra-Schengen, al tipo di merci e persone che vi transitano, ovvero alla pericolosità fiscale-doganale degli stessi.

La dotazione infrastrutturale del porto, inoltre, permette la connessione alle principali arterie **stradali e ferroviarie nazionali** ed alle zone aeroportuali di **Pisa e Firenze**. Grazie **all'hinterland** piuttosto ampio, formato principalmente da **Toscana, Emilia-Romagna, Umbria e Marche**, l'indotto imprenditoriale ed industriale collegato al porto di Livorno è vasto e diversificato. Questo lo rende uno scalo particolarmente attrattivo, in cui sia la dimensione commerciale, sia quella crocieristica sono rilevanti.

Analizzando i dati relativi agli **ultimi 16 anni** (tra il **2009** e il **2024**), è possibile ricavare alcune informazioni sullo sviluppo del porto e sulle dinamiche evolutive dello stesso.

Se si prende in considerazione il numero di passeggeri che hanno utilizzato il porto di Livorno (Grafico 14) è possibile notare come dopo una flessione registrata tra il 2010 e il 2014, negli anni successivi vi sia stata una **progressiva ripresa del numero di passeggeri** transitati dal porto livornese, che ha raggiunto il suo punto più elevato nel 2019, per poi ridursi drasticamente, a causa delle chiusure imposte dalla pandemia, nel 2020. La ripresa è stata costante e molto marcata, facendo registrare sia nel 2023 e poi in modo ancor maggiore nel 2024, quando è stato raggiunto il record di oltre **4 milioni di passeggeri**.

NUMERO DI PASSEGGERI NEL PORTO DI LIVORNO DAL 2009 AL 2024

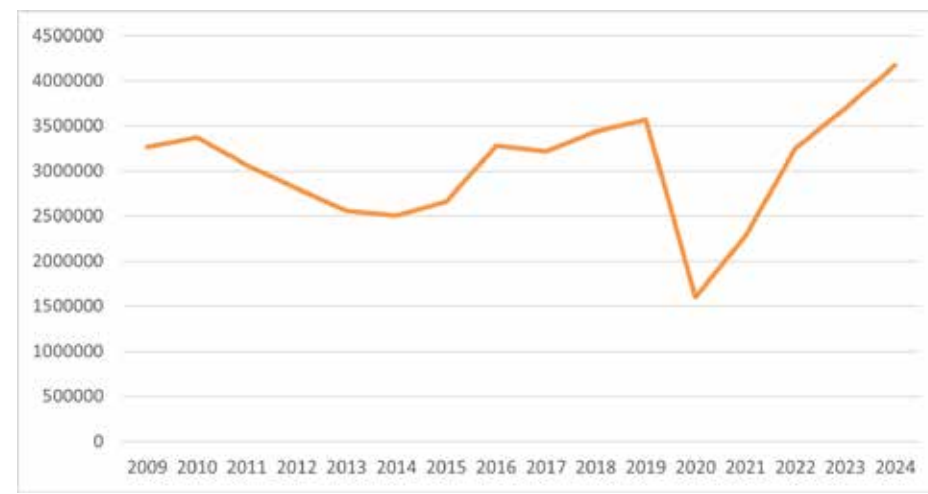


GRAFICO 14| Fonte: Elaborazione degli autori da dati Assoporti

Dal punto di vista commerciale il **porto labronico** si conferma essere a livello nazionale uno dei principali **hub**. Analizzando i dati relativi al **2024**, si può evidenziare come Livorno risulti essere il **terzo porto per merci varie movimentate**, dietro a **Gioia Tauro e Genova**, il **quinto per numero di Teus movimentati**, dietro **Gioia Tauro, Genova, La Spezia e Trieste**, il **primo per unità RO-RO movimentate (485mila all'anno)**, escludendo i collegamenti sullo **Stretto di Messina**.

Provando ad analizzare questi dati nel tempo, è possibile riscontrare come vi sia stata una seppur discontinua crescita. Infatti, si può registrare un costante aumento delle **merci movimentate** nel decennio **2009-2019**, con una lieve flessione tra il **2010 e il 2012**, e nel **2020** (Grafico 15). Dopo una ripresa nel **2021**, gli anni successivi registrano un progressivo calo.

TONNELLATE MOVIMENTATE NEL PORTO DI LIVORNO, ANDAMENTO ANNI 2009-2020

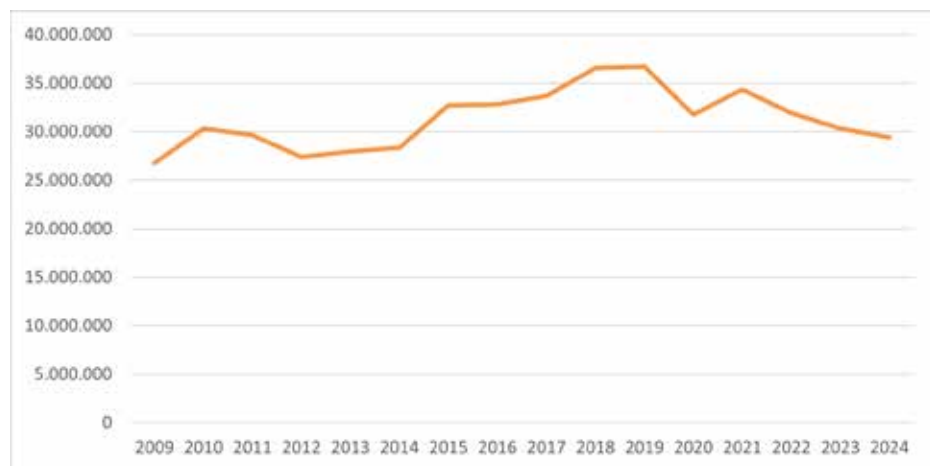


GRAFICO 15 | Fonte: Elaborazione degli autori da dati Assoport

Se si analizzano più nel dettaglio i diversi tipi di merce, si nota che le rinfuse solide sono rimaste pressoché costanti nel corso del tempo, mentre a partire dal 2019 vi è stata una progressiva diminuzione di rinfu-

se liquide. È stata la crescita delle merci varie, a partire dal 2013-2014, a consentire al porto di mantenere una posizione rilevante nel mercato nazionale (Grafico 16).

TONNELLATE MOVIMENTATE NEL PORTO DI LIVORNO, ANDAMENTO ANNI 2009-2024, PER TIPO DI MERCE

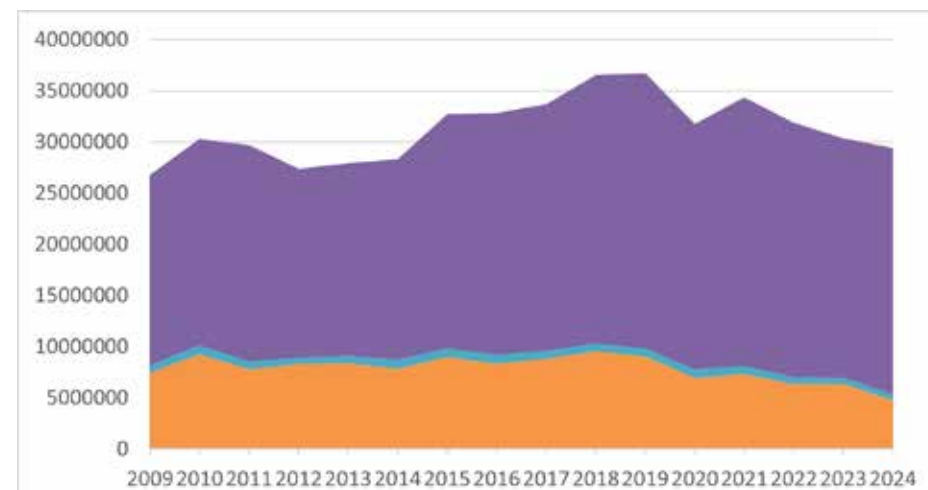


GRAFICO 16 | Fonte: Elaborazione degli autori da dati Assoport

Prendendo in considerazione il dato riferito al numero di **teus movimentati**, invece, possiamo notare come nel corso del tempo, oltre ad un aumento costante, ormai stabilmente superiore ai **600 mila dal 2015**, vi sia stata anche una differenziazione rispetto alle modalità di utilizzo del porto (**Grafico 17**). Infatti, proprio a partire dal **2015**, è possibile notare una crescita repentina dei contenitori movimentati per attività di **transhipment**, destinati, cioè, ad

essere scaricati e imbarcati su altre navi. In termini percentuali dal **2015** rappresentano oltre il **20%** di quelli movimentati, e nel **2019 e 2020** il dato è stato rispettivamente del **29%** e del **28%**. A partire dal **2022**, però, il numero di contenitori destinati al transhipment diminuisce notevolmente, riducendosi di quasi il **50%** rispetto all'anno precedente. Dal **2023** torna a rappresentare solo il **10%** di quelli movimentati.

NUMERO DI TEUS MOVIMENTATI PRESSO IL PORTO DI LIVORNO TRA IL 2009 E IL 2024

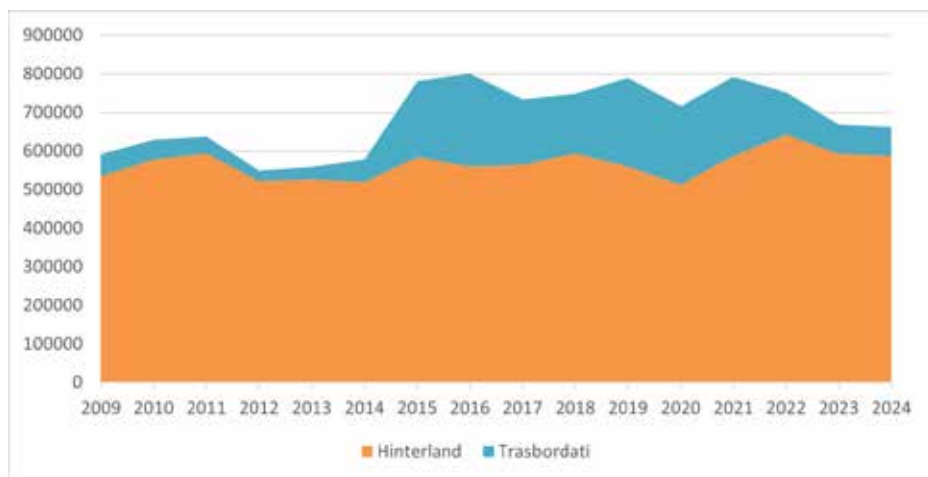


GRAFICO 17 | Fonte: Elaborazione degli autori da dati Assoporti

4.3 Porti illegali, porti criminali

In questo paragrafo proveremo ad analizzare le principali **condotte criminali** avvenute nei porti toscani, in particolare concentrando l'attenzione su diversi tipi di **manifestazioni illecite** che nel corso del tempo sono state in qualche modo riscontrate dagli attori istituzionali, con un focus specifico sul porto di Livorno.

I dati utilizzati, infatti, derivano dalle relazioni e dalla documentazione prodotta da alcuni osservatori privilegiati: la **Direzione Nazionale Antimafia (DNA)**, cioè una procura nazionale che sovrintende su tutto il territorio le indagini antimafia e antiterrorismo, la **Direzione Centrale dei Servizi Antidroga (DCSA)**, organo interforze del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno, e l'**Agenzia delle dogane e dei**

monopoli. Il tutto, triangolato con l'analisi della documentazione giudiziaria e giornalistica prodotta sul tema. Pertanto, i risultati presentati in questo paragrafo, oltre a fornire una fotografia dei principali traffici illeciti, debbono essere intesi come una chiave di lettura per interpretare e comprendere meglio l'azione di analisi e di contrasto di alcuni enti.

Lo scenario criminale che emerge è **articolato e variegato**. Nel periodo preso in esame, dagli inizi degli **anni Duemila** fino alla fine del **2025**, sembra emergere una prevalenza dell'utilizzo del **porto labronico** per la conduzione di traffici illeciti, con un interesse marginale verso le attività di business legale. Negli ultimi vent'anni, tra le attività illegali più praticate si individuano: traffico di **prodotti contraffatti**, **contrabbando**, **contrabbando di sigarette**, **traffico**

di rifiuti e traffico di stupefacenti.

Traffico di prodotti contraffatti

Il traffico di **prodotti contraffatti** è stato registrato prevalentemente come traffico in entrata, attraverso l'introduzione nel territorio nazionale di una pluralità di merci diverse, tendenzialmente originarie di **mercati orientali** (e in particolare cinese), con l'indicazione geografica di produzione falsa o manchevoli dei criteri di sicurezza imposti dalla normativa.

Tra le merci introdotte è possibile individuare: **macchinari destinati all'industria del tessile**, non conformi ai criteri di sicurezza imposti dalla normativa del settore; **gas refrigeranti** pericolosi per l'ambiente; **materiale pirotecnico** non sicuro; apparecchiature elettriche e lampadine con dati errati riguardo il responsabile della sicurezza del prodotto; prodotti **alimentari e sanitari scaduti** e mal conservati.

Dalle inchieste è emerso come i gruppi criminali attivi nel business siano in prevalenza di origine **cinese e italiana**. In quest'ultimo caso, si segnala la complicità di diverse imprese operanti in regioni del Centro-Nord Italia interessate ad acquisire prodotti analoghi agli originali ad un prezzo favorevole, aumentando, così, i margini di guadagno al momento della vendita.

Contrabbando

Anche il fenomeno del **contrabbando** ha riguardato una vasta varietà di merci, che sono state importate tentando di aggirare le norme relative al pagamento dei **dazi doganali e dell'iva**. Anche in questo caso le rotte principali sono quelle che dai **mercati orientali** si dirigono verso il porto di Livorno.

Alcune operazioni hanno messo in evidenza come alcuni gruppi criminali abbiano fatto risultare la merce destinata a un **deposito fiscale iva** – che consente di differire il pagamento al momento della loro immissione sul territorio nazionale – attivando **partite iva** intestate a soggetti inesistenti o operanti per pochi mesi per poi, una volta svolte numerose importazioni, essere chiuse senza saldare le quote previste. A tal proposito sembra rilevante richiamare l'operazione "Arcobaleno" condotta dalla **Guardia di Finanza di Livorno**, che nel **2012** ha scoperto un traffico gestito da soggetti **cinesi ed italiani** riguardante circa **40.000 rotoli di tessuti** e **1,5 milioni di capi di abbigliamento**, per un valore di **4 milioni di euro (DNA, 2013)**.

Contrabbando di sigarette

Il **contrabbando di sigarette e di tabacchi contraffatti** è un fenomeno che, come altri traffici, si colloca nelle rotte che dai **mercati orientali (Cina) e medio-orientali (Emirati Arabi)** raggiungono lo **scalo labronico (DNA, 2010)**.

I gruppi criminali coinvolti in questo tipo di traffici e scoperti dalle **inchieste giudiziarie** erano composti da soggetti di origine **cinese, tunisina e italiana**. Ad esempio, a seguito del sequestro di **20 tonnellate di sigarette contraffatte** (dal valore di circa **5 milioni di euro**) occultate in contenitori provenienti dalla Cina, sono state arrestati **sei persone di origine cinese ed una italiana**, che sfruttavano la ragione sociale e la **partita IVA** di ignare società italiane prive di precedenti per aggirare i controlli (**DNA, 2010**).

Un **modus operandi** simile è stato riscontrato anche più recentemente a seguito del ritrovamento di **7.000 kg di tabacchi**

di **contrabbando** e in parte **contraffatti**: oltre al **furto di identità** delle società destinatarie del carico, il gruppo criminale – composto da **soggetti campani e tunisini** – si era avvalso della collaborazione di uno spedizioniere livornese, coinvolto nell'attività illecita.

Traffico di rifiuti

Nelle relazioni della **DNA i traffici di rifiuti** riguardano in entrambi i casi il traffico di rifiuti che hanno visto coinvolti anche altri **scali (Ancona, Catania, Genova e Gioia Tauro** in un caso, **La Spezia** nell'altro). In un'inchiesta, il **paese di destinazione** della merce era la **Cina**. Sempre la Cina sembra essere il luogo di destinazione delle rotte mappate nella relazione del **2017 (DNA, 2017)**, dove, dal **porto di Livorno**, sembra continuare ad articolarsi un **traffico illegale di rifiuti**. Una situazione che sembra proporsi anche successivamente, col caso di un **traffico internazionale di rifiuti metallici contaminati** spediti verso **Cina, Indonesia, Pakistan e Corea (DNA, 2018)**. Tra i paesi di destinazione di rifiuti (**11 tonnellate di rifiuti tessili**) vi è anche il **Senegal**, come emerso da un'inchiesta del **2020**.

Nel tempo, però, sono stati riscontrati anche casi di **importazione di rifiuti**, in particolare di **rame** derivante dalla demolizione di precedenti costruzioni, da parte di alcune aziende, col fine di **recuperarlo e riutilizzarlo**. Una procedura che comporta anche dei **rischi per la salute pubblica**.

In entrambe le rotte – **ingresso e uscita** – a rivestire un ruolo fondamentale sembrano essere le **imprese italiane** attratte da un **potenziale guadagno**, sia perché in grado di ottenere materiale a basso prezzo da reinvestire, sia perché in grado di **smaltire rifiuti in modo meno costoso**, aggirando gli

oneri derivanti da un conferimento sicuro.

Traffico di stupefacenti

Da diversi anni la **centralità del porto di Livorno nel traffico di stupefacenti** viene richiamata all'interno delle principali relazioni istituzionali. Ad esempio, nella relazione della **DNA del 2018** si legge che «il **porto di Livorno** oggi svolge un ruolo non meno importante dello scalo di **Gioia Tauro** e di quelli liguri, come luogo di arrivo in Europa e comunque in Italia, degli stupefacenti che arrivano, soprattutto dal **Sud-America**, o direttamente o dopo il primo approdo europeo in altri Porti, situazione, questa, a cui ricondurre la **forte operatività della 'ndrangheta**, in rapporti con gruppi criminali locali d'appoggio, temi, questi, per cui si fa comunque rimando ad altra parte della relazione» (**DNA, 2018, p. 17**).

Analisi che sembrano essere confermate anche da altri organi di investigazione, come la **DIA**: «proprio riguardo agli stupefacenti **l'area portuale di Livorno** da anni è diventata uno snodo strategico dei **traffici illeciti nazionali e transnazionali**» (**DIA, 2020b, p. LXXXI**).

A tal proposito, l'allora **Procuratore Generale di Firenze, Marcello Viola**, in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario 2021, ha affermato che il porto di Livorno «sembra essere divenuto una **alternativa privilegiata**, di sempre crescente importanza, rispetto ad altri porti quali Gioia Tauro e Genova, a fini di importazione dal Sudamerica di **stupefacenti**, soprattutto **cocaina**».

Una considerazione confermata anche più recentemente, nel **2024**, dal nuovo **Procuratore Generale della Corte di Appello di Firenze, Ettore Squillace Greco**, che segnala come il porto di Livorno sta diven-

tando «uno snodo importante nel **traffico internazionale di sostanze stupefacenti**, traffico nel quale la **'ndrangheta** ha tuttora un ruolo di primo piano [anche se ormai la vera borghesia mafiosa calabrese non rischia trent'anni di carcere per traffico di droga, ma privilegia i circuiti economici legali e la finanza senza confini]».

Il ruolo centrale del **porto di Livorno** nelle dinamiche **criminali regionali** è stato riconosciuto anche nel corso dell'inaugurazione dell'**anno giudiziario 2025**, in cui il **Procuratore Generale** ha affermato che «il **traffico internazionale di droga** ha avuto nel **porto di Livorno** uno dei suoi punti nodali lo testimoniano i quintali di droga sequestrati dalla **Guardia di Finanza** in collaborazione con l'**Agenzia delle Dogane**».

La delocalizzazione dei traffici verso il porto labronico sembra trovare conferma anche nelle **analisi della D.C.S.A.**: «i consistenti sequestri di stupefacente registrati nei porti di **Genova, Vado Ligure, Civitavecchia e Livorno**, oltre che in quello di **Gioia Tauro (RC)**, indicano che le **organizzazioni criminali**, dopo aver ritenuto negli anni il porto calabrese la porta preferita per l'ingresso della **cocaina dal Sudamerica**, più recentemente hanno iniziato a privilegiare, anche altri scali portuali del **Mediterraneo**, in aggiunta a quelli del **nord Europa**, nell'ottica di diminuire il rischio della perdita dei carichi» (**D.C.S.A., 2020, p. 4**).

Una tendenza che è stata favorita in parte dalle scelte strategiche delle **organizzazioni criminali**, ma, allo stesso modo, dalle convergenze di interesse da parte di **soggetti operanti in altri porti**, che hanno messo a disposizione le proprie competenze: «i **maggiori sequestri** registrati nei porti di **Genova e Livorno**, rispetto a quello di

Gioia Tauro (RC), indicano che l'individuazione del porto prescinde dall'area criminale di interesse e dal territorio controllato dall'organizzazione, ma avviene **sulla base delle aderenze** che la stessa può garantirsi, anche all'estero, nonché delle **capacità logistiche, di controllo e gestione di società di trasporto merci**, non solo per via marittima» (**D.C.S.A., 2019, p. 16**).

L'interesse verso il **porto labronico**, dunque, sembra frutto di diversi fattori, alcuni legati proprio alle **rotte commerciali legali** in cui il porto è coinvolto, come la **rotta atlantica** che collega i paesi di produzione o esportazione di **stupefacenti verso l'Europa**, o come la **rotta mediterranea** che collega i paesi di esportazione del **Nord-Africa** alle coste continentali. Altri, invece, sono determinati dalle **scelte criminali** che vedono il porto di Livorno come una **fattibile alternativa** rispetto ad altri porti che nel corso del tempo hanno subito un processo sempre più marcato di intensificazione dell'**azione di contrasto** da parte dello Stato.

Questa centralità nei **traffici illeciti** ha consentito al porto di Livorno di registrare una serie di **record negli ultimi anni**. Nel **2020** è stato palcoscenico del **sequestro più ingente dell'anno** e uno dei maggiori degli ultimi decenni (circa **3.300 kg di cocaina**), ed è risultato il **secondo scalo**, dietro **Gioia Tauro**, per l'ammontare complessivo della cocaina intercettata nell'arco dell'anno solare. Nel **2022** ha fatto registrare il record per il quantitativo di **marijuana sequestrata: 195,74 kg**, pari al **15,30%** sul dato nazionale.

In questo scenario risulta particolarmente rilevante prendere in considerazione il **traffico di cocaina**, che le evidenze giudiziarie

e giornalistiche confermano essere uno dei **core-business** dei trafficanti all'interno del porto di Livorno.

Confrontando i dati relativi ai **sequestri di cocaina in ambito regionale** con quelli relativi al **porto labronico**, risulta evidente il **ruolo centrale dello scalo** nell'ambito delle dinamiche criminali del mercato (Grafico 18). Infatti, in corrispondenza degli anni in cui si registrano i **quantitativi maggiori di stupefacente sequestrato a livello regionale**, corrisponde un'intensa **azione di recupero della merce illecita anche in ambito portuale**. Viceversa, in corrispondenza degli anni in cui all'interno del porto non viene intercettata **cocaina**, anche a livello regionale il dato è contenuto.

COCAINA SEQUESTRATA NEL PORTO DI LIVORNO E IN TOSCANA (IN KG), DAL 2011 AL 2024

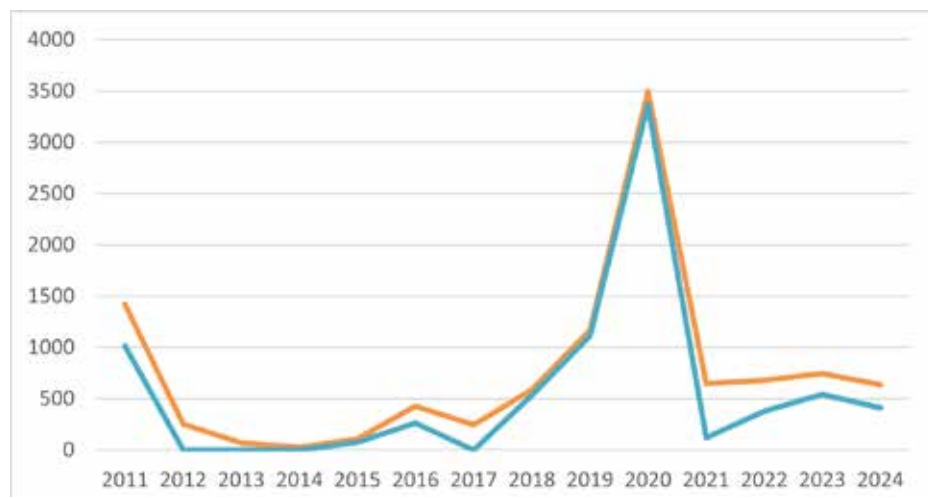


GRAFICO 18 | Fonte: Elaborazione degli autori da dati DCSA

Analizzando i dati dei **sequestri in ambito portuale** – laddove essi vengano portati a compimento e quindi escludendo il **2012, 2013, 2014 e 2017** – e confrontandoli con il dato regionale, è possibile notare che **l'incidenza è sempre superiore al 50%**, con percentuali significative fatte registrare nel **2018 (90%)**, nel **2019 (95%)** e nel **2020 (96%)**. Fa eccezione l'anno **2021**, caratterizzato dal sequestro avvenuto nel **territorio di Arezzo** di un carico di stupefacente di circa **480 kg**, in cui nel porto di Livorno è comunque avvenuto il **secondo sequestro più consistente a livello regionale, pari a circa 118 kg**.

4.4 Il traffico di cocaina: un mercato articolato

L'analisi incrociata delle **relazioni istituzionali** e di alcuni **atti giudiziari** relativi a importanti operazioni antidroga consente di mettere a fuoco alcune caratteristiche del **porto di Livorno**. In primo luogo, la **pluralità di funzioni** svolte dallo scalo nel tempo e la **diversificazione dei mercati** connessi alle sue attività sembrano aver ampliato lo spettro delle **opportunità criminali**. In questo quadro, lo scalo labronico risulta attrattivo per **network transnazionali** impegnati nei traffici illeciti, per gruppi strutturati (tra le mafie italiane emerge con particolare frequenza la **'ndrangheta**) e, talvolta, anche per compagini che sperimentano per la prima volta l'utilizzo del porto come **snodo logistico**.

In questa prospettiva, la **DIA** osserva che: **'ndrangheta**, albanesi, ma anche altre organizzazioni criminali, utilizzano lo **scalo livornese** come alternativa privilegiata ad altri porti come **Gioia Tauro e Genova (DIA, 2020a, p. 365)**.

Questo punto di partenza è utile non solo per descrivere modalità e attori dell'**agire criminale**, ma anche per leggere, in parallelo, le **risposte di contrasto** e i loro elementi di interesse per la nostra trattazione.

Un indicatore immediato è rappresentato dalla **frequenza dei sequestri** e, soprattutto, dalle **quantità intercettate** negli ultimi anni. Se prendiamo in considerazione il **2022, 158 kg di cocaina** sono stati ritrovati in un **doppio fondo** di un container proveniente da **Malta, 208 kg** nascosti in un contenitore proveniente dall'**Ecuador**, mentre altri **9 kg** erano occultati insieme alla merce all'interno di un mezzo caricato su

una nave **RO-RO**.

Nel **gennaio 2023** la **Guardia di Finanza di Livorno** ha individuato e sequestrato **180 kg di cocaina** occultati in un container refrigerato carico di banane, partito circa un mese prima da un **porto sudamericano**.

A breve distanza, il **1° aprile 2023**, un'altra operazione ha portato all'arresto di **tre cittadini albanesi** sorpresi mentre tentavano di recuperare, da un container proveniente dal **Sud America, 53 kg di cocaina**: un quantitativo a cui le stime investigative hanno attribuito un valore superiore ai **10 milioni di euro**.

Il **18 luglio 2023**, la **Guardia di Finanza di Livorno** ha eseguito l'arresto di **cinque cittadini albanesi** nel corso di un'azione di recupero di oltre **60 kg di cocaina**, suddivisa in panetti e nascosta in un container appena sbarcato nello **scalo labronico**, proveniente dal **Sud America**. La sostanza, sottoposta a **consegna controllata**, è stata quindi seguita nelle fasi successive fino al trasferimento a **Santa Croce sull'Arno (Pisa)**.

Poche settimane più tardi, il **5 agosto 2023**, un'ulteriore attività congiunta della **Guardia di Finanza di Livorno** e dell'**Agenzia delle Dogane** ha condotto all'arresto di un cittadino albanese mentre si apprestava a prelevare circa **40 kg di cocaina**, anche in questo caso in panetti, occultati in un container proveniente dall'**Ecuador**.

Nel **novembre 2024**, le investigazioni del **Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Pisa** e dello **S.C.I.C.O. della Guardia di Finanza**, con il supporto della **Stazione Navale di Livorno** e il coordinamento della **DCSA**, hanno consentito di ricostruire e colpire un più ampio **contesto criminale**

specializzato nell'importazione di **ingenti quantitativi di cocaina** dal **Sud America**. Le indagini hanno delineato l'operatività di una struttura autonoma con proiezioni tra **Ecuador e Colombia**, capace di far entrare lo stupefacente in Italia attraverso **Livorno, Genova e Savona**, oltre che tramite altri **scali europei**.

Nel corso dell'operazione sono state arrestate **23 persone** (di nazionalità **italiana, albanese, rumena e ucraina**), ritenute coinvolte a vario titolo in un'associazione che gestiva i container **"contaminati"** all'arrivo: squadre dedicate provvedevano al recupero della cocaina, poi destinata a differenti **compagini criminali**. L'attività investigativa ha inoltre portato al **sequestro di oltre due tonnellate di cocaina, 45 kg di hashish e 20 kg di marijuana**, per un valore stimato di circa **70 milioni di euro**.

Nel **gennaio 2025** un'operazione congiunta della **Guardia di Finanza** e dell'**Agenzia delle Dogane e dei Monopoli** ha portato al sequestro di **217 kg di cocaina** all'interno di un container proveniente dal **Sud America**. La sostanza stupefacente, suddivisa in quasi **200 panetti**, era stata occultata in un carico di **legname**. Secondo le stime investigative, una volta immessa sulle **piazze di spaccio**, la droga avrebbe potuto generare profitti per oltre **150 milioni di euro**.

Il **9 aprile 2025** il **porto di Livorno** è stato nuovamente al centro di una rilevante operazione di contrasto al **traffico internazionale di stupefacenti**. Nel corso dell'intervento, i funzionari del **Reparto Antifrode dell'Ufficio delle Dogane**, insieme ai militari della **Guardia di Finanza di Livorno**, hanno sequestrato oltre **due tonnellate di cocaina** ad elevato grado di purezza, suddivise in circa **1.800 panetti**. La sostanza era



stata occultata all'interno di un **container dry** carico di **polvere di cacao**, trasportato a bordo della nave cargo **Mersin Express**, proveniente dal porto di **Guayaquil (Ecuador)**. Secondo le valutazioni investigative, l'immissione dello stupefacente sul mercato avrebbe potuto generare profitti superiori ai **500 milioni di euro**.

La sequenza dei **sequestri** non va letta come una semplice sommatoria di episodi, ma come una traccia utile per ricostruire **pratiche ricorrenti e assetti operativi** che attraversano lo scalo nel tempo. Già questa prima rassegna suggerisce che il **traffico di stupefacenti** non si presenti come un fenomeno uniforme. Le **rotte cambiano**, cambiano i **metodi di occultamento** e variano sensibilmente i **quantitativi movimentati**.

Di conseguenza, i traffici richiedono l'attivazione di **attori diversi e non sovrapponibili**, collocati sia nella **filiera legale** (trasporto, spedizione, sdoganamento) sia in quella **criminale** (coordinamento, recupero, distribuzione). Nei paragrafi successivi l'attenzione si sposta su queste dimensioni, osservate più da vicino proprio nel **caso livornese**.

4.5 Organizzare il traffico: attori e pratiche operative

Considerati nel loro insieme, questi episodi mostrano come il **porto di Livorno** venga utilizzato secondo modalità differenti ma ricorrenti, che combinano **adattabilità operativa**, sfruttamento delle routine logistiche e capacità di attivare rapidamente **risorse**

umane e tecniche nello spazio portuale.

Le **strategie impiegate** per il traffico marittimo di **stupefacenti** sono molteplici e non sempre passano dai porti come luogo di approdo. In alcuni scenari vengono utilizzati mezzi e modalità che evitano **l'area portuale** (ad esempio trasferimenti in mare o consegne lontano dalla costa). Quando invece l'operazione si innesta sul **traffico commerciale e sull'infrastruttura portuale**, le organizzazioni possono ricorrere a mezzi propri (ad esempio **barche da diporto**) oppure appoggiarsi a vettori di terzi, inserendosi nelle rotte e nelle flotte del **trasporto marittimo ordinario**.

In questo secondo caso, l'**occultamento** può avvenire in diversi modi: dentro il **carico commerciale**, nella struttura dell'imbarcazione (**intercapedini, scafo, chiglia**), oppure tramite bagagli e dotazioni di bordo. Quando lo stupefacente viene nascosto insieme alla merce, entrano in gioco ulteriori variabili: **tipologia di nave (bulker, RO-RO, portacontainer)** e, soprattutto, **tecniche specifiche per i container**.

In quest'ultimo ambito, le modalità possono spaziare dall'uso del container come **"contenitore"** in senso pieno, alla predisposizione di **doppi fondi e paratie**, all'inserimento in **cavità della merce** (preesistenti o create ad hoc), fino a **processi di dissoluzione chimica** nella merce stessa; non è infrequente, inoltre, l'uso di **borsoni** collocati in prossimità della porta per un recupero rapido.

Nel caso di **Livorno**, i comunicati dell'**Agenzia delle Dogane** indicano una casistica ampia di merci **"di copertura"** all'interno delle quali sono stati nascosti i carichi: **banane, caffè, balle di torba di cocco, legname, materiale scenografico**. In alcuni

episodi, lo stupefacente risulta inserito nel container all'insaputa della **ditta di spedizione** e del **destinatario**; in altri, invece, emergono profili di **consapevolezza** o **complicità** da parte delle imprese coinvolte.

Quando la **merce illecita** viaggia insieme a un **carico commerciale** e l'**impresa destinataria** è parte del network criminale, diventa essenziale l'intervento di spedizionieri e professionisti in grado di gestire **importazione e sdoganamento**. Il loro grado di consapevolezza può variare, ma il contributo **tecnico-operativo** è decisivo: serve a garantire una documentazione formalmente corretta e, al tempo stesso, a coordinare movimentazione e circolazione di informazioni utili a chi dovrà occuparsi del recupero o del trasferimento della droga.

È emblematico, in questo senso, quanto accaduto in una vicenda relativa a un gruppo di **imprenditori italiani** che aveva promosso l'importazione di **cocaina dal Sud America via Livorno**. A causa di un errore nell'indicazione del **porto di destinazione (Catania anziché Livorno)**, al passaggio della nave nello **scalo labronico** le **maestranze portuali corrotte non** riuscirono a recuperare il carico. Il tentativo successivo di forzare il container a **Catania** non ebbe comunque esito positivo (**Corte di cassazione, 2018**). L'episodio mostra, in modo concreto, quanto il **traffico illecito** dipenda dal corretto funzionamento della **logistica lecita**, da cui riprende procedure, tempi, documenti e vincoli.

A differenti **tecniche di occultamento** corrispondono differenti modalità di recupero. Una pratica che negli ultimi anni ha inciso in modo significativo su vari scali italiani è il **rip-off**: un meccanismo che presuppone la presenza, all'interno del porto, di sogget-

ti in grado di intervenire sui container per prelevare lo **stupefacente** (spesso collocato insieme alla merce o in borsoni vicino all'apertura) e ripristinare condizioni tali da non attirare l'attenzione. L'analisi mostra come questa pratica abbia interessato **porti del Nord e del Sud** e come, nel tempo, abbia favorito una vera e propria **specializzazione locale**.

Anche **Livorno**, in più occasioni, è stato scenario di dinamiche analoghe: nell'inchiesta "Akuarius" gli inquirenti hanno parlato di una vera e propria «**agenzia di recupero stupefacenti**», una task force attivabile all'occorrenza per il tramite del suo leader (**Tribunale di Firenze, 2017, p. 19**).

Nelle **acque prospicienti Livorno** sono emerse anche soluzioni pensate per ridurre l'esposizione ai **controlli portuali**. Infatti, quando le condizioni operative all'interno del porto appaiono troppo rischiose o incerte, le **organizzazioni criminali** possono spostare parte dell'azione al di fuori dello scalo, ridisegnando il perimetro del traffico.

In una vicenda del **2017**, operazione "**Molo 13**", alcuni soggetti legati alla **cosca Galace di Guardavalle**, dopo un improvviso cambio di rotta della nave commerciale su cui era occultata **cocaina (circa 200 kg)** a bordo della portacontainer "**Fleur N**", hanno predisposto in tempi rapidissimi un recupero alternativo: con la complicità di membri dell'equipaggio e di uno **skipper su barca da diporto**, i borsoni sarebbero stati gettati in mare e mantenuti a galla da **taniche vuote**, per poi essere raccolti al passaggio della **barca a vela**. L'operazione non riuscì per il peggioramento delle **condizioni del mare**; il carico venne spinto dalle onde e fu ritrovato il giorno successivo dal personale **dell'Accademia Navale di Livorno**, nei

pressi della struttura militare.

La vicenda, oltre a segnalare **flessibilità e capacità di adattamento**, evidenzia che talvolta i gruppi criminali ritengono "più sicuro" spostare parte dell'operazione fuori dal porto, anche se questo implica più uomini, più mezzi e, soprattutto, la **collusione dell'equipaggio**. È una scelta che aumenta l'esposizione dei **marinai** e che, sul piano delle **policy**, richiama l'esigenza di **controlli e prevenzione lungo l'intera rotta**: porto di partenza, scali di transito e porto di arrivo.

Quando, infine, vengono impiegati mezzi propri (come **imbarcazioni da diporto**), entrano in gioco altri **requisiti logistici**: selezione dell'equipaggio (almeno uno **skipper** con competenze adeguate), disponibilità di un **posto barca "sicuro"** e presenza di **strutture idonee** nel porto di arrivo o nelle immediate vicinanze. È un profilo che, in territori come la **Toscana**, può risultare facilitato dalla diffusione di **approdi turistici** e infrastrutture per la nautica da diporto.

Queste modalità operative confermano che il **traffico di stupefacenti** non si innesta casualmente nello **spazio portuale**, ma si struttura a partire dalle sue **regole**, dalle sue **fragilità** e dalle **competenze disponibili**, rendendo il porto un ambiente cruciale di mediazione tra **economia lecita** e **circuiti criminali**.

Non tutti i sequestri intercettati nei **porti toscani** riguardano traffici destinati al territorio regionale: una parte rilevante dei carichi è inserita in **rotte di transito più ampie**, nazionali ed europee. Le **rotte del commercio lecito** orientano anche quelle del traffico illecito: inserirsi in canali già esistenti consente di contenere **costi, rischi e tempi**. Di conseguenza, parte degli stupefacenti intercettati può essere "in transito",

diretto ad altri **porti italiani o europei**.

In questa chiave, alcuni episodi mostrano come **Livorno** assuma rilievo anche quando non è il punto di arrivo finale. All'inizio del **2019**, a seguito di un'informazione della **DCSA**, la **Guardia di Finanza di Livorno** ha intercettato circa **650 kg di cocaina (582 panetti)** distribuiti in **23 borsoni** occultati in un carico di **caffè (Operazione Milk and Coffee)**. Il container, partito **dall'Honduras** e trasbordato in **Costa Rica**, era diretto a **Barcellona** e poi a un'impresa di **Madrid**; tuttavia, l'intervento investigativo è scattato nello **scalo livornese**, che in questo caso ha funzionato come **nodo di transito**.

L'episodio rende evidente come la **centralità nelle rotte legali** possa tradursi, indirettamente, in centralità anche per i **traffici illeciti**, persino quando lo scalo non coincide con la destinazione commerciale.

Ancora più marcato è il caso del **sequestro di circa tre tonnellate di cocaina** su una nave cargo proveniente dalla **Colombia** e diretta a **Marsiglia**: un'operazione che le fonti descrivono come uno dei più ingenti sequestri in **Europa** negli ultimi **25 anni** e il secondo mai avvenuto in **Italia**. Grazie al **coordinamento internazionale**, le forze di polizia (in particolare i **Carabinieri di Livorno**) hanno intercettato il carico nascosto in circa **novanta zaini** collocati in un container.

La merce è stata sostituita, sono stati installati **dispositivi di ascolto** e, dopo un passaggio nel porto di **Genova**, il container è giunto a **Marsiglia**. Qui l'operazione ha consentito anche l'impiego di strumenti avanzati di **cooperazione internazionale**, tra cui la **consegna controllata** in territorio francese, che ha portato al fermo delle persone coinvolte nel recupero.

Questi elementi mostrano come il porto possa diventare un punto di raccordo tra **esigenze investigative sovranazionali** e **strumenti di collaborazione operativa**: nello spazio portuale, norme e procedure nazionali e internazionali si incontrano e, spesso, si “misurano” sul campo.

Seguendo questa prospettiva, si può osservare come le **organizzazioni criminali** tendano a sfruttare il **trasporto marittimo tradizionale** per movimentare merci illecite attraverso nodi portuali non tanto per una specifica “identità” dello scalo, quanto per le **opportunità di accesso e di impunità** che, di volta in volta, esso può offrire. La varietà di queste tecniche non segnala soltanto **inventiva criminale**, ma riflette la capacità dei traffici di adattarsi in modo selettivo alle **caratteristiche materiali e organizzative dei porti coinvolti**.

4.6 L'internazionalizzazione della logistica criminale

Tra gli aspetti più rilevanti vi è la **crecente internazionalizzazione**, che riguarda sia i **traffici** sia la **composizione degli attori coinvolti**. Le inchieste più recenti segnalano, da un lato, la presenza in **Toscana** di soggetti di vertice della **'ndrangheta** in grado di fungere da **referenti** per l'organizzazione di importazioni dal **Sud America**; dall'altro, la presenza di gruppi di origine **albanese** attivi in funzioni di **coordinamento operativo** e di **recupero della merce**.

La scelta di utilizzare la **Toscana** come **base logistica** appare strettamente connessa alla possibilità di sfruttare **infrastrutture capaci di proiettare lo stupefacente verso il mercato europeo**. In questo sistema, il **porto di Livorno** svolge un ruolo centrale, non isolato ma inserito in una rete di **scali**

e corridoi logistici.

In tali contesti, i **network internazionali** coinvolti nel traffico, anche quando includono **organizzazioni mafiose**, ricorrono spesso a **intermediari e broker** capaci di “mettere insieme” le figure necessarie, soprattutto dentro **l'area portuale**. Ciò che emerge è una **configurazione non monolitica**: reti multidimensionali, con nodi distribuiti in più paesi, **funzioni specializzate** e **attivazioni “a chiamata”** in base alle necessità. In questo quadro, gli **intermediari** assumono un ruolo cruciale nel garantire **connessioni, affidabilità e coordinamento**. Ne deriva che una lettura esclusivamente centrata su una singola organizzazione rischia di semplificare eccessivamente: anche quando le **mafie** sono presenti, non sempre occupano stabilmente la **posizione di comando** in ogni fase del traffico.

Una parte del dibattito recente tende a presentare l'interesse della **criminalità organizzata straniera** per lo scalo come una novità. In realtà, la presenza di **gruppi criminali stranieri** e l'utilizzo di **filieri economiche lecite** come copertura non rappresentano una novità recente, ma una **costante** che attraversa almeno due decenni di inchieste. Già la **DIA** all'inizio degli anni **Duemila** richiamava operazioni che indicavano dinamiche simili.

Nell'operazione **“Emissario”**, nel **febbraio 2000**, un'inchiesta su un gruppo composto da cittadini **italiani e sudamericani** portò all'arresto di cinque persone sorprese nel tentativo di ritirare **1 kg di cocaina** trasportata da due **corrieri** imbarcati su una nave **battente bandiera panamense** (DIA, 2000, p. 87).

Alcuni anni dopo, nell'**agosto 2006**, un'indagine della **Guardia di Finanza di Varese**

condusse all'arresto di dieci persone (nove **domenicani** e una **italiana**, destinataria della spedizione) e al sequestro di **115 kg di cocaina** arrivati al **porto di Livorno** su una nave da **Santo Domingo** (Proc. Pen. nr. 8271/06 R.G.N.R. D.D.A. Bologna). Il caso è significativo perché mostra l'impiego di una **filiera legale come “copertura”**: la droga era nascosta in un **container** in mezzo a **merce regolarmente spedita** (torba di cocco, usata in ambito agricolo). L'espertatore era una **società di Santo Domingo**; l'importatore una **società di Pistoia** che acquistava la merce in base alle richieste della clientela.

Secondo la ricostruzione, il “responsabile” **domenicano** del gruppo ravennate ottenne la collaborazione della donna italiana, a cui venne affidata la gestione del rapporto con la **società importatrice**, ordinando a suo nome la **torba di cocco**. I correi a **Santo Domingo** curavano l'occultamento della **cocaina** prima della partenza; dopo lo **sdoganamento a Livorno**, un **autista** trasportava il container nel luogo indicato dalla donna, dove la **merce veniva scaricata**, la **cocaina prelevata** e la **torba abbandonata o redistribuita**.

Anche gli **imprevisti logistici** diventano, in questi casi, parte della **storia operativa**: per un problema di coordinamento temporale con i correi, un primo carico non ebbe successo perché non fu possibile inserire la **droga** nel container prima della partenza; la donna fu comunque costretta a ritirare la merce e a effettuare un nuovo ordine, inventando una **giustificazione** per non destare sospetti. Il secondo carico partì solo mesi dopo e arrivò a **Livorno** nella notte tra il **30 e il 31 luglio 2006**.

Le attività tecniche permisero inoltre di ri-

costruire i **compensi** e le **modalità di pagamento**, oltre a far emergere la **qualità dell'occultamento**: nel **verbale di sequestro** si indica che i **cartoni contenenti la droga** erano rivestiti da **lamine metalliche** per eludere lo **scanner a raggi X**.

4.7 Livorno come nodo di reti transnazionali: organizzazioni diverse, ruoli differenziati

L'esame di alcune **inchieste** consente di individuare specifici **meccanismi di sfruttamento dello scalo** e, al tempo stesso, di evidenziare possibili **criticità** nel funzionamento dell'**area portuale**. L'interesse di queste **operazioni**, ai fini del presente **report**, non risiede soltanto nel **quantitativo sequestrato**, ma soprattutto nelle **modalità di accesso al porto** e nelle **relazioni attivate** per garantire il **recupero dello stupefacente**. In questo quadro, la **'ndrangheta** emerge spesso come **attore rilevante**, ma non esclusivo, in **reti** in cui coesistono **soggetti e gruppi diversi**, con **compiti differenziati**.

Operazione “Tamanaco”

A titolo esemplificativo, nella sezione dedicata alla **“'ndrangheta”**, la **D.I.A. (2020)** richiama l'operazione **“Tamanaco”**, portata a termine il **22 giugno 2010** dalla **Guardia di Finanza di Catanzaro**, che ricostruisce un **sistema di traffico internazionale** articolato e composito: **pregiudicati calabresi e campani, narcotrafficanti stranieri** attivi tra **Sud America, Africa e Nord Europa** e soggetti apparentemente estranei a **circuiti criminali**.

Nelle **fonti giudiziarie** richiamate, un **espertatore/spedizioniere venezuelano** segnalava difficoltà nel trovare una **compagnia**

marittima con **tratta diretta su Livorno**; allo stesso tempo, rimarcava l'esigenza che il **container** venisse scaricato proprio nello **scalo labronico** («...l'importante che scarica dove... dove diciamo noi...») e che ciò avvenisse con una specifica compagnia («...con questa compagnia... tu puoi mandarne quanti ne vuoi...»). (**Tribunale di Reggio Calabria, ordinanza di custodia cautelare nr. 124/09, Operazione "Tamanaco"**.)

La perdita del **carico** generò **frizioni** tra i soggetti coinvolti e rese visibili i **meccanismi di allocazione del rischio**: fino all'arrivo al **porto di destinazione**, la responsabilità sarebbe rimasta in capo all'**esportatore/spedizioniere**, passando poi al **destinatario**, che avrebbe dovuto comunque coprire il **costo della partita di cocaina**. Nel caso concreto, uno dei protagonisti avrebbe **"millantato"** di avere la situazione sotto controllo nel **porto di Livorno**, facendo leva più sulla **bassa percentuale di container controllati che su reali "garanzie"**.

In questa cornice, è particolarmente istruttiva anche la **conversazione intercettata** che sottolinea il peso degli **intermediari** e, più in generale, dell'**organizzazione logistica** rispetto alla sola **disponibilità economica**: "[...] Il vero canale che funziona siamo noi altri... perché

il problema non è avere i soldi per fare l'affare ma l'organizzazione di poterti muovere, avere i mezzi, gli uomini per raccogliere, portare... pagare le dogane, gente disposta a lavorare...

Operazione "Vulcano"

Diverse indagini mostrano come lo **scalo livornese** sia stato utilizzato nel tempo da più **cosche di 'ndrangheta**. Nell'operazione **"Vulcano"**, condotta dalla **Procura di Reggio Calabria**, emergono **importazioni organizzate da Panama** lungo rotte che includono **Rotterdam, Livorno, Napoli, Salerno, Genova e Gioia Tauro**.

L'**ordinanza di custodia cautelare** (nr. 65/2016 R.O.C.C.) descrive un'organizzazione che poteva contare anche su **marittimi**, incluso il **comandante di una motonave** sulla rotta transoceanica. Il piano prevedeva un **trasbordo in mare**, oltre le **"dieci miglia nautiche"**, per ridurre il rischio di monitoraggio; l'operazione fu però rinviata per timori di controllo e ne emerse una richiesta di **compenso più elevato (200.000 euro)**, con successiva ricerca **"a cascata"** di ulteriore **manodopera disponibile**.

Nel provvedimento si evidenzia inoltre come un **operatore portuale** legato alla **'ndrangheta** abbia ideato il sistema delle **"squadre di recupero"**, remunerate con una **percentuale del carico**. Le fonti richiamano, in parallelo, una lettura in cui la **cocaina** è strumento per obiettivi ulteriori: **potere economico, capacità di alleanza e, in prospettiva, controllo del territorio**.

Non solo 'ndrangheta

Le inchieste restituiscono un'immagine non esclusivamente **'ndranghetista**. L'operazione **"White Iron"** (2018), con sequestro di circa **80 kg di cocaina**, ha mostrato l'uso del **porto** da parte di **organizzazioni attive anche in altri territori**, con destinatari nell'area di **Latina** e riferimenti a gruppi come **Ciarelli-Di Silvio** e legami con i **Casamonica**. In questo caso l'occultamento av-

veniva in **intercapedini ricavate in supporti metallici** caricati nel container; la droga era prodotta in **Colombia** e viaggiava in un container proveniente dal **Cile**.

Elementi analoghi si ritrovano nell'operazione **"Miracolo"**, che ricostruisce due organizzazioni: una orientata all'**importazione dal Costa Rica**, l'altra allo **spaccio in Lombardia**. La prima si appoggiava a una **società con sede legale a Barcellona** nel commercio di **frutta tropicale**, impiegata come **copertura per l'importazione via mare**, con transito in diversi scali (**Genova, Savona, Livorno**). Le ordinanze descrivono la presenza diretta degli organizzatori nelle fasi di **preparazione e scarico**, e l'utilizzo di uno **spedizioniere "di fiducia"** per sdoganamento e trasporto verso Liguria e Lombardia. Due carichi (**101,04 kg e 114,225 kg**) furono sequestrati nel **porto di Livorno** il 27 e 28 marzo 2018.

Un ulteriore esempio è l'inchiesta **"Picciotteria"**, in cui compare una **cellula di Africo (RC)** operante a **Marcon (Venezia)** che, attraverso una **ditta di import-export alimentare**, importava **cocaina dal Sud America**; secondo la D.N.A.,

la cocaina purissima arrivava al porto di Livorno, veniva trasportata su gomma e sdoganata al porto di Venezia

e poi destinata al successivo smercio» (D.N.A., 2017, p. 1150).

Nel complesso, questi casi indicano che lo **scalo** non appare **"appannaggio"** di un'unica compagnia capace di controllare stabilmente il **mercato illegale**. Più spesso, or-

ganizzazioni differenti, autonome tra loro, sfruttano **Livorno** in tempi e modi diversi, mobilitando **risorse umane e competenze variabili**.

Operazione "Akuarius"

L'inchiesta **Akuarius** consente di osservare in modo particolarmente nitido l'intreccio tra **reti criminali, intermediari locali e risorse interne allo spazio portuale**: condotta da **Carabinieri e Guardia di Finanza di Livorno** e coordinata dalla **Procura di Livorno**, si è sviluppata tra 2014 e 2017. L'impianto accusatorio ruotava attorno a un **socializio dedito all'importazione di cocaina dal Sud America verso l'Europa** attraverso il **porto di Livorno**.

L'indagine ha messo in evidenza l'intreccio tra soggetti del **territorio livornese** e segmenti di **'ndrangheta della provincia di Vibo Valentia**, anticipando elementi che verranno ripresi anche in successive attività investigative. Nella ricostruzione compaiono legami trasversali con famiglie **Bellocco, Molè-Piomalli, Avignone e Paviglianiti**, oltre a indagati nelle province di **Firenze e Pistoia**.

Un aspetto rilevante è la **struttura reticolare del network**: la presenza di attori con **profili e competenze differenti** e, soprattutto, la centralità di alcuni **intermediari capaci di attivare risorse economiche e relazionali**. Il finanziamento sarebbe riconducibile a esponenti della cosca **Piomalli-Molè**, attraverso un **emissario in Toscana**; tuttavia, la gestione della logistica di **esfiltrazione dal porto** non risulterebbe in capo al gruppo mafioso in modo diretto, ma affidata a un **intermediario locale, pregiudicato**, entrato in contatto con la componente calabrese durante una precedente detenzione. Questo soggetto avrebbe organizzato una

squadra di recupero e reclutato ulteriori figure operative, costruendo **condizioni di accesso e permanenza in porto**.

In questa cornice, assumono rilievo due figure: **addetti alla sicurezza ai varchi e lavoratori portuali**. I primi facilitavano **ingressi senza controlli** e senza attivare sistemi di videosorveglianza; i secondi potevano **individuare in anticipo la collocazione del container, accelerare il recupero e fornire elementi utili a "mimetizzarsi"** (ad esempio le **casacche arancioni**). Entrambi potevano inoltre segnalare la presenza di **forze di polizia**. Il network, così, sfruttava **prassi e procedure del contesto portuale** e si inseriva nelle sue **fragilità**, che possono riguardare anche il **perimetro** (accessi via mare, varchi nella recinzione), secondo quanto riferito da un testimone.

Queste risorse rispondono al principale **ostacolo operativo** per i gruppi criminali che agiscono in area portuale, specie quando non sono radicati localmente: **l'accesso**. Il reperimento dei contatti segue spesso un meccanismo **"a cascata"**, attivato dall'intermediario locale, che seleziona soggetti ritenuti **"disponibili"** e li coinvolge in uno **scambio corruttivo sostenuto da risorse economiche**. In tale configurazione, il gruppo mafioso finisce per **esternalizzare segmenti dell'operazione** e delegare ad altri attori, mentre la **logistica complessiva** tende a procedere per compartimenti: ciascun soggetto presidia solo una parte della procedura.

A operare più a contatto con la sostanza sarebbe il gruppo dei **"pesci"**, descritto come **cellula di pronto intervento e specializzata nel recupero**, con preferenza per il **rip-off**. In una conversazione intercettata, uno dei protagonisti valorizza la **competen-**

za operativa del gruppo: «è gente che non ho... cioè che ti voglio dire... ha la forza, gli riesce, hanno le capacità, abbiamo fatto un lavoro laggiù che guarda, in porto te lo sai meglio che di me perché conosci la zona, no?».

I casi fin qui analizzati consentono ora di trarre alcune **considerazioni di sintesi sulle trasformazioni del traffico di stupefacenti e sul ruolo assunto dal porto di Livorno in questo contesto**.

Il maxi-sequestro del 2025

Nel marzo 2025 il **2° Nucleo Operativo della Guardia di Finanza di Livorno**, insieme all'**Agenzia delle Dogane e dei Monopoli** dello stesso scalo, ha portato a termine un sequestro di **eccezionale rilevanza**:



1.800 panetti di cocaina per un peso complessivo di 2.080,096 chilogrammi. Si è trattato di un'operazione definita "record"

risultato di un'attività mirata di **monitoraggio e analisi preventiva dei rischi** condotta sulla **nave portacontainer M/N Mersin Express**, proveniente dal Sud America e giunta il 23 marzo 2025 al **Terminal Darsena Toscana del porto di Livorno**.

L'intervento è scaturito da un'attenta **valutazione del rischio** connesso alle spedizioni commerciali in partenza dal **porto di Guayaquil (Ecuador)**, ritenuto uno **snodo**

strategico per il traffico internazionale di stupefacenti. In particolare, le autorità avevano individuato come **merci "sensibili" il cacao e il carbone**, frequentemente utilizzati dai narcotrafficanti per **occultare la droga all'interno dei container**, anche attraverso la cosiddetta modalità **"rip-off"** (tecnica che consiste nell'inserire clandestinamente la sostanza stupefacente in carichi leciti, spesso all'insaputa dell'esportatore o dell'importatore ufficiale).

In questo caso, la **cocaina** era nascosta in **sacchi di cacao** destinati formalmente al porto di **Barcellona**. Un primo controllo effettuato tramite **scanner a raggi X** aveva evidenziato anomalie nella sagoma dei colli trasportati, con forme compatibili con **involucri di sostanza stupefacente**. La successiva **ispezione fisica** ha confermato la presenza dei **1.800 panetti**. Gli involucri presentavano **caratteristiche differenziate**, spesso contraddistinte da **segni identificativi o loghi**, verosimilmente utilizzati dalle organizzazioni criminali per riconoscere la partita o il gruppo di appartenenza.

In particolare, i panetti risultavano confezionati con:

- nastro da imballaggio di colore verde;
- nastro marrone con applicato un foglio recante il logo "Mercedes";
- nastro marrone con foglio riprodotto il marchio "Dolce e Gabbana";
- nastro blu con logo "Dior";
- nastro con foglio raffigurante il marchio "Ferrari";
- nastro rosso o blu con un foglio riportante una "G" sormontata da una corona.

Nel corso delle operazioni di **pesatura e**

reperazione del materiale sequestrato, è stata inoltre rilevata la presenza di **dispositivi di geolocalizzazione del tipo “AirTag”**, strumenti tecnologici di tracciamento che consentono di **monitorare a distanza la posizione del carico lungo la filiera logistica**. La presenza di tali dispositivi conferma un **elevato livello di organizzazione e controllo** da parte dei trafficanti, che seguono **in tempo reale gli spostamenti della merce fino alla fase di recupero nel porto di destinazione**.

4.8 Un porto “flessibile”

Nel loro insieme, i materiali analizzati restituiscono l'immagine di un **porto** che non può essere interpretato come uno spazio marginale o residuale rispetto ai grandi **snodi del traffico internazionale di stupefacenti**. Al contrario, il **porto di Livorno** emerge come uno scalo pienamente funzionale all'interno di strategie di **diversificazione delle rotte**, utilizzato sia come **punto di ingresso** sia come **porto di transito**, a seconda delle opportunità offerte in termini di accesso, **tempi operativi e livelli di rischio**. Questa funzione “**flessibile**” contribuisce a spiegare perché lo **scalo labronico** compaia con continuità nelle **relazioni istituzionali** e nelle **inchieste giudiziarie**, anche in contesti in cui la destinazione finale della merce è collocata in altri territori italiani o europei.

Il traffico di **cocaina** che attraversa Livorno non si presenta infatti come un fenomeno omogeneo né riconducibile a un unico **modello operativo**. Le rotte di provenienza, le tipologie di merci utilizzate come **copertura**, le tecniche di **occultamento** e i quantitativi movimentati variano sensibilmente, adattandosi di volta in volta alle **condizioni**

logistiche, alle **risorse disponibili** e al grado di **controllo percepito**. A questa pluralità di modalità corrisponde una **molteplicità di attori coinvolti**, collocati lungo una filiera che intreccia **segmenti legali** e **segmenti criminali**, e che richiede **competenze differenziate** in ogni fase del traffico.

In questo quadro, un elemento che emerge con particolare chiarezza è la **centralità del problema dell'accesso all'area portuale**. L'arrivo dello stupefacente nello scalo rappresenta solo una parte dell'operazione: il momento decisivo è spesso quello del **recupero** e della successiva **fuoriuscita dal porto**. Le inchieste mostrano come **errori logistici, informazioni incomplete o l'assenza di coperture affidabili** possano compromettere anche traffici finanziati e organizzati su larga scala. Per questo motivo, il traffico illecito risulta **strutturalmente dipendente** dal funzionamento della filiera **legale**, dalle procedure di **spedizione e sdoganamento** fino alle pratiche quotidiane di **movimentazione dei container** e di **gestione degli spazi portuali**.

L'analisi conferma inoltre che il porto di **Livorno** è attraversato da **reti criminali transnazionali complesse**, nelle quali convivono **soggetti e gruppi diversi**. La presenza ricorrente della **‘ndrangheta** si affianca a quella di **gruppi di origine albanese** e ad altre compagini criminali, che cooperano in modo **flessibile** e non sempre **gerarchico**. Più che un controllo stabile e unitario dello scalo, emerge una **pluralità di reti a geometria variabile**, attivate in funzione delle singole operazioni e capaci di **sciogliersi o riconfigurarsi rapidamente**.

In questo contesto, un ruolo decisivo è svolto dagli **intermediari** e dai **broker**, figure in grado di collegare il **“fuori”** e il **“dentro”**

del porto, di attivare **risorse economiche e relazionali** e di reclutare, anche in modo **temporaneo**, le competenze necessarie al buon esito dei traffici. Accanto a queste figure si osserva un processo di **progressiva professionalizzazione** delle attività di **recupero**, con la presenza di **squadre specializzate** e l'adozione di tecniche ormai consolidate, come il **rip-off**, che consentono di **ridurre tempi operativi ed esposizione al rischio**, segmentando ulteriormente le responsabilità.

Infine, la frequente individuazione di **carichi in transito** conferma che

Livorno svolge una funzione di nodo all'interno di catene criminali più ampie, nelle quali si intrecciano strategie illecite e pratiche investigative sovranazionali

Proprio questa posizione intermedia rende lo scalo un luogo in cui si misurano, da un lato, le **capacità adattive delle organizzazioni criminali** e, dall'altro, l'**efficacia degli strumenti di cooperazione e coordinamento tra apparati di contrasto**.

Nel complesso, i risultati della ricerca suggeriscono che le **politiche di prevenzione e contrasto** non possano essere limitate a un controllo puntuale dello **spazio portuale**, ma debbano tenere conto dell'**intera rotta delle merci** e delle **vulnerabilità** che si producono lungo l'interfaccia tra **porto, retroporto e filiera logistica globale**. In conclusione, il porto non appare solo come un **luogo di transito delle merci**, ma come uno **spazio sociale e istituzionale** in cui si concentrano **vulnerabilità, responsabilità e possibilità di intervento**. Comprendere queste dinamiche diventa quindi un passaggio necessario per rafforzare **strategie di prevenzione e contrasto** che siano all'altezza della **complessità dei traffici contemporanei**.

5

LA CORRUZIONE NELLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE: UN'ANALISI EMPIRICA

1

Nel periodo compreso tra il **2018** e il **2025** sono stati rilevati **45 episodi di presunta corruzione** all'interno delle **Autorità di Sistema portuale italiane**, con un incremento di **4 casi rispetto al 2024**. L'incremento registrato non può essere letto automaticamente come un aumento lineare dei fenomeni corruttivi, ma va interpretato anche alla luce dei **processi di emersione e formalizzazione degli episodi**, nonché della diversa capacità delle **Autorità di Sistema portuale** di intercettare, registrare e rendicontare tali eventi nel tempo. Si tratta di una fotografia che, pur non restituendo la totalità dei fenomeni corruttivi che interessano i **porti italiani**, si fonda sull'analisi delle **Relazioni del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza**, pubblicate sui **siti istituzionali** di tutte le **Autorità di Sistema Portuale**. L'attività di monitoraggio ha quindi riguardato **16 enti pubblici** lungo un arco temporale di **otto anni**. Le Relazioni costitu-

iscono un **adempimento previsto dalla normativa vigente**: entro il **15 dicembre di ogni anno**, il responsabile è tenuto a rendicontare i risultati delle attività svolte, con particolare riferimento agli **eventi corruttivi** che hanno coinvolto l'amministrazione di riferimento, nonché **ai procedimenti disciplinari e penali eventualmente in corso**. Dall'analisi emerge che gli **eventi corruttivi esplicitamente segnalati** sono 18, mentre le comunicazioni relative a procedimenti disciplinari e penali pendenti ammontano a **27**. La distinzione tra **eventi corruttivi segnalati e comunicazioni relative a procedimenti disciplinari e penali in corso** consente di cogliere due dimensioni differenti del fenomeno: da un lato **episodi puntuali e circoscritti**, dall'altro **processi di natura giudiziaria** e disciplinare che si sviluppano spesso su **archi temporali pluriennali** e attraversano più annualità di rendicontazione.

UNA MAPPA DELLA CORRUZIONE NELLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE (2018-2025)

2018/2025

Periodo di osservazione

16

Autorità di Sistema portuale monitorate

45

Episodi complessivi rilevati

18

Eventi corruttivi segnalati

27

Procedimenti disciplinari e penali

~5

Media episodi annui

10

AdSP con almeno un episodio

Fonte: elaborazione Libera su dati delle Relazioni RPCT delle AdSP

Come già evidenziato, i dati disponibili intercettano soltanto una **quota del fenomeno corruttivo** che interessa l'ambito portuale. Essi, infatti, fanno esclusivo riferimento ai **casi che coinvolgono dipendenti, dirigenti o vertici politici** delle **Autorità di Sistema portuale**, senza includere gli episodi che possono aver interessato **altri soggetti pubblici o privati** operanti all'interno degli scali.

Il monitoraggio restituisce inoltre alcuni **elementi critici sul piano generale**, in quanto emergono **inadempienze rispetto agli obblighi di trasparenza**. Con riferimento all'anno **2018**, ad esempio, **tre enti non hanno pubblicato la Relazione** sul proprio sito istituzionale o hanno reso disponibile un documento non consultabile. Per quanto riguarda il **2024**, invece, a marzo 2026 **un'Autorità portuale ha caricato online un file non leggibile**.

In aggiunta, in diversi casi le Relazioni risultano **pubblicate in formati non editabili** o adottano **schemi difformi rispetto al modello standard**, rendendo più complessa sia la **comprensione dei contenuti** sia la possibilità di **effettuare analisi comparative**.

Entrando nel dettaglio degli **eventi corruttivi censiti**, essi interessano **ambiti eterogenei**:

- **Cinque** riguardano i **contratti pubblici**;
- **Tre** attengono a **provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari**, con effetti economici diretti e immediati;
- **Due** fanno riferimento a **concessioni e autorizzazioni**;
- **Uno** all'**acquisizione e gestione del personale**;

- Uno alle **attività di vigilanza e ispezione** nelle aree portuali;

- Uno alla **gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio**;

- In ulteriori **cinque** casi, l'**area di riferimento non risulta specificata**.

Anche i **reati contestati** appaiono diversificati e comprendono, tra gli altri: **corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio, peculato, falsità ideologica, abuso d'ufficio, frode, corruzione, turbativa della libertà degli incanti**, fino ad arrivare a ipotesi di **inquinamento ambientale**.

I 18 eventi corruttivi individuati si sono verificati in 9 Autorità di Sistema portuale, quattro delle quali hanno registrato più di un episodio nel periodo considerato, per un totale di 12 eventi.

AREE COINVOLTE NEGLI EVENTI CORRUTTIVI SEGNALATI

5

Contratti pubblici

3

Provvedimenti ampliati con effetto economico diretto

2

Concessioni e autorizzazioni

1

Acquisizione e gestione del personale

1

Vigilanza e attività ispettiva

1

Gestione entrate, spese e patrimonio

1

Area non specificata

18

totale

Se si osservano invece le **comunicazioni relative ai procedimenti disciplinari e penali in corso**, le aree coinvolte risultano **molteplici e spesso sovrapposte**. In particolare:

- L'ambito maggiormente interessato è quello dei **contratti pubblici**, con **sette segnalazioni**;

- Seguono **controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni**, con **sei casi**;

- I **provvedimenti ampliati della sfera giuridica con effetti economici diretti e immediati**, anch'essi pari a **sei**;

- A breve distanza si collocano i **provvedimenti ampliati senza effetto economico diretto e immediato**, con **tre segnalazioni**, così come le **concessioni e autorizzazioni**;

- La **progettazione della gara e la programmazione e gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio** registrano **due comunicazioni ciascuna**;

- L'**affidamento di lavori, servizi e forniture** rappresenta l'area meno coinvolta, con **un solo episodio**.

In diversi casi, l'**area di riferimento non risulta specificata** all'interno delle Relazioni: un elemento che non rappresenta soltanto un **limite informativo**, ma segnala una più generale **debolezza nella standardizzazione e nella qualità delle pratiche di rendicontazione** adottate dagli enti.

AREE INTERESSATE DAI PROCEDIMENTI DISCIPLINARI E PENALI

7

Contratti pubblici

6

Controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni

6

Provvedimenti ampliati con effetto economico diretto

3

Provvedimenti ampliati senza effetto economico diretto

3

Concessioni e autorizzazioni

2

Progettazione della gara

2

Gestione entrate, spese e patrimonio

2

Maladministration

1

Affidamento lavori, servizi e forniture



La distribuzione degli eventi mostra inoltre come la presunta corruzione non risulti uniformemente diffusa tra le Autorità di Sistema portuale, ma tenda piuttosto a concentrarsi in un numero limitato di enti, nei quali gli episodi si ripetono nel corso del tempo, suggerendo l'esistenza di criticità strutturali e organizzative persistenti. Da una parte, questi dati possono essere letti come un indicatore della capacità delle Autorità di Sistema portuale di individuare e segnalare gli episodi corruttivi che emergono nella propria sfera di competenza, sebbene nella maggior parte dei casi si tratti di eventi legati a inchieste giudiziarie di rilievo penale, su cui le amministrazioni intervengono in seguito all'azione delle forze dell'ordine. Dall'altra parte, tuttavia, non sarebbe corretto sottovalutare la rilevanza di questi numeri, che fanno riferimento a un campione limitato: in media si registrano circa cinque eventi corruttivi all'anno e 10 Autorità di Sistema portuale su 16 risultano coinvolte in episodi di presunta cor-

ruzione. I dati presentati, pur restituendo solo parzialmente la portata del fenomeno, delineano un contesto caratterizzato da una significativa esposizione ai rischi corruttivi. Un elemento centrale dell'analisi riguarda infine l'entità degli investimenti destinati alle infrastrutture portuali, di cui le Autorità di Sistema portuale sono direttamente responsabili: le risorse economiche movimentate a livello locale risultano particolarmente consistenti. Ciò contribuisce a rendere i business legali generati da questi enti altamente attrattivi per gli interessi criminali, alimentando dinamiche di corruzione e collusione. In questo quadro, il ruolo centrale delle Autorità di Sistema portuale nella programmazione e gestione di ingenti investimenti infrastrutturali contribuisce ad accrescere l'attrattività dei business legali, rendendo tali ambiti particolarmente esposti a dinamiche corruttive e a interessi criminali orientati alla cattura delle risorse pubbliche.

6

DA SANTOS A GIOIA TAURO, LE ROTTE DELLA COCAINA CONNECTION

di Gabriel Patriarca

Situato nello stato di **São Paulo**, nel Brasile sud-orientale, il **Porto di Santos** è il più grande porto del Sud America. Si estende per oltre **9 chilometri quadrati** distribuiti lungo **16 chilometri di banchine** su entrambe le rive di un canale navigabile che separa le città di Santos e Guarujá. Pertanto, pur essendo noto come Porto di Santos, le sue strutture polifunzionali si estendono nei comuni di Santos, Guarujá e Cubatão, comprendendo **55 terminal** tra aree primarie e secondarie.

Nel 2024, nel porto sono state movimentate **179,8 milioni di tonnellate di merci**, di cui **59,9 milioni di tonnellate containerizzate**, pari a **5,5 milioni di TEU** – unità equivalenti a venti piedi, misura standard del volume dei container. Con un intenso flusso quotidiano di oltre **7.000 autocarri**, quasi **9.000 container** e **15 navi**, il Porto di Santos ha rappresentato il **29% dei 600 miliardi di dollari del commercio estero brasiliano**, collegando l'economia nazionale a più di **200 Paesi e 600 porti** (Autoridade Portuária de Santos, 2025a; 2025b). In questo senso, costituisce uno dei principali punti di ingresso e

uscita del Sud America, sia per merci lecite sia per traffici illeciti.

Nell'ultimo decennio, il Brasile ha consolidato la propria posizione come **principale Paese di partenza della cocaina** proveniente dalla regione andina e destinata all'Europa (Unodc, 2022). La droga viene importata via terra o via aerea direttamente dai Paesi produttori, quali **Bolivia, Perù e Colombia**, oppure indirettamente attraverso il **Paraguay**, che funge da hub di transito. Un corridoio particolarmente strategico, noto come la cosiddetta **“redneck route”**, è costituito dai confini del Brasile con Bolivia e Paraguay, con autostrade che conducono direttamente al Porto di Santos (Abreu, 2018). Da qui, la cocaina ad alta purezza in forma di cloridrato viene spedita via mare verso destinazioni in tutto il mondo.

I sequestri di cocaina nel Porto di Santos sono aumentati in modo significativo nel **2016**, quando sono stati individuati **10.622 kg** – quasi il **1.000% in più rispetto all'anno precedente**. Una delle spiegazioni più frequentemente richiamate è che, in quell'an-

no, tutti i container diretti ai porti europei hanno iniziato a essere sottoposti a scansione. Questo volume ha continuato a cre-

scere fino a raggiungere il **picco nel 2019**, quando i sequestri hanno totalizzato **27.053 kg**, per poi diminuire a partire dal 2023.

SEQUESTRI DI COCAINA NEL PORTO DI SANTOS

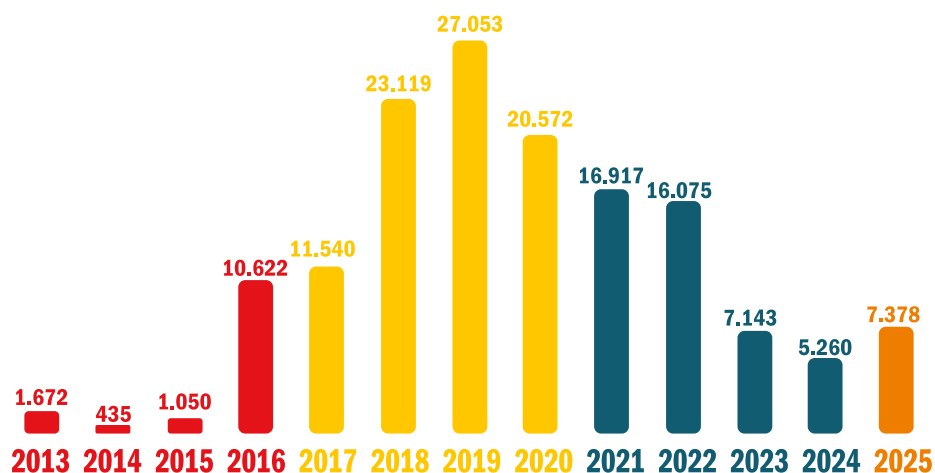


GRAFICO 19 | Fonte: Elaborazione dell'autore sulla base dei dati della Dogana di Santos

Secondo i dati dell'Ufficio delle Dogane di Santos, tra l'inizio del 2016 e la fine del 2025, **345 operazioni** hanno portato a sequestri. In media, sono state condotte **35 operazioni all'anno**, con **417 kg sequestrati per operazione**. Le spedizioni erano dirette verso **68 porti in 50 Paesi** distribuiti su quattro continenti. Complessivamente, l'**86%** di questi Paesi si trovava in **Europa**, seguita dall'**Africa (16%)**, dall'**Asia (8%)** e, nei casi più recenti, dall'**Oceania (2%)**, con dati che includono sia i porti di trasbordo sia quelli di destinazione finale. I cinque principali Paesi, sia per numero di operazioni sia per quantità sequestrate, sono stati **Belgio, Spagna, Paesi Bassi, Germania e Francia**. I primi tre si distinguono nettamente: **110 operazioni** hanno riguardato spedizioni dirette in **Belgio,**

74 in Spagna e 50 nei Paesi Bassi, per un totale rispettivamente di **57.766 kg, 32.559 kg e 20.048 kg** di cocaina. Il porto belga di **Anversa**, i porti spagnoli di **Algeciras e Valencia** e il porto olandese di **Rotterdam** sono stati quelli più frequentemente individuati.

L'**Italia** si colloca al sesto posto per numero di operazioni e al settimo per quantità sequestrate. Sono stati registrati **18 sequestri**, per un totale di **5.428 kg di cocaina**, con spedizioni dirette principalmente verso il **porto di Gioia Tauro (10)**, nonché **Vado Ligure (2), Genova (1), Livorno (1)** e altri scali non identificati (4). Questi casi illustrano una pluralità di modalità operative, che includono sia l'infiltrazione nelle rotte commerciali lecite sia la creazione di rotte legali dedicate al traf-

fico di stupefacenti. La maggior parte delle spedizioni era collocata in container, con la cocaina occultata all'interno o all'esterno del carico; tuttavia, sono stati registrati an-

che casi di **inserimento in compartimenti sommersi dello scafo delle navi da parte di sommozzatori**.

SPEDIZIONI DI COCAINA SEQUESTRATE NEL PORTO DI SANTOS DIRETTE VERSO PORTI ITALIANI

Data	Quantità sequestrata	Porto di trasbordo o destinazione	Luogo di occultamento	Modalità di occultamento	Carico
18/01/2016	174,10	Gioia Tauro	Container	All'esterno del carico	Caffè
02/09/2016	602,00	Gioia Tauro	Container	All'esterno del carico	Zucchero
21/08/2018	261,00	Gioia Tauro	Container	All'esterno del carico	Came
01/11/2019	198,00	Gioia Tauro	Container	All'interno del carico	Caffè
18/05/2020	730,00	Livorno	Container	All'esterno del carico	Carta
25/07/2020	278,00	Gioia Tauro	Container	All'esterno del carico	Stampanti
06/08/2020	219,00	Gioia Tauro	Container	All'interno del carico	Zucchero
09/10/2020	71,00	Gioia Tauro	Container	All'esterno del carico	Caffè
11/10/2020	42,00	Gioia Tauro	Container	All'esterno del carico	Cotone
26/11/2020	298,00	Gioia Tauro	Container	All'interno del carico	Carta
15/12/2020	670,00	Gioia Tauro	Container	All'interno del carico	Caffè
15/08/2022	561,00	Vado Ligure	Container	All'interno del carico	Ossido di alluminio
16/08/2022	557,00	Vado Ligure	Container	All'interno del carico	Ossido di alluminio
17/08/2022	95,83	Non identificato	Nave	Compartimenti sommersi dello scafo	Non applicabile
22/08/2022	141,68	Non identificato	Nave	Compartimenti sommersi dello scafo	Non applicabile
16/01/2023	293,00	Non identificato	Nave	Compartimenti sommersi dello scafo	Non applicabile
19/04/2023	117,79	Non identificato	Nave	Compartimenti sommersi dello scafo	Non applicabile
14/07/2023	119,00	Genova	Container	All'esterno del carico	Bagagli

TABELLA | Fonte: elaborazione dell'autore sulla base dei dati della Dogana di Santos.

Nel frattempo, la rilevanza della connessione **italo-brasiliana** non si limita alle spedizioni inviate direttamente tra i due Paesi, poiché vengono utilizzati anche **hub di transito**. Ad esempio, nel **settembre 2018** è stato effet-

tuato un sequestro di **1.195 kg** nel **Porto di Santos**. La droga era occultata all'interno di rulli compattatori per trattori destinati al **Porto di Abidjan, in Costa d'Avorio**. Le indagini sono culminate nell'operazione internaziona-

le congiunte **Spaghetti Connection**, avviata ad Abidjan nel **giugno 2019**. Sei italiani sono stati arrestati: gestivano una società di copertura in Costa d'Avorio per importare i trattori contenenti la cocaina e, in almeno due occasioni, avevano ricevuto con successo le spedizioni per poi inoltrarle in Italia. Tra loro vi erano membri della **'ndrangheta**.

La presenza della mafia calabrese in Brasile era stata individuata già in precedenza (Patriarca e Adorno, 2025). Nel **marzo 2014**, dopo un'indagine durata un anno, avviata quando le autorità italiane informarono le controparti brasiliane di un traffico di droga collegato alla 'Ndrangheta nel Porto di Santos, la **Polizia Federale brasiliana (PF)** lanciò l'operazione **Monte Pollino**. Le prove di questa diramazione sudamericana della mafia erano emerse nell'ambito dell'operazione **Bongustaio**, condotta in Italia dal 2010, lasciando alle autorità brasiliane il compito di individuare i responsabili delle esportazioni e smantellare lo schema sul territorio nazionale. La PF accertò che gli 'ndranghetisti finanziavano la logistica, coordinata da un cittadino cileno considerato l'"uomo di fiducia" della 'Ndrangheta in Brasile (Jozino, 2022). Egli viveva in una casa di lusso a **Praia Grande**, città confinante con Santos.

Nel quadro emerso dall'Operazione **Monte Pollino**, gli 'ndranghetisti operavano in larga misura in modo indipendente dal **Primeiro Comando da Capital (PCC)** – la più grande organizzazione criminale del Brasile, comunemente definita **fazção**, fondata a **São Paulo** oltre 30 anni fa e considerata l'autorità dominante nello Stato. È nei primi anni 2010 che i trafficanti del PCC entrano nel mercato all'ingrosso della cocaina, inviando le prime spedizioni attraverso il **Porto di Santos**. Intorno al 2014, l'organizzazione istituì un dipartimento interno per gestire tali schemi,

consolidandosi come piattaforma capace di collegare venditori e acquirenti e fornire la logistica dei trasporti (Feltran, 2025). Di conseguenza, un numero crescente di traffici di droga operanti attraverso il Porto di Santos iniziò a coinvolgere membri del PCC o l'organizzazione nel suo complesso, inclusi quelli collegati alla 'ndrangheta – rafforzando così il collegamento **italo-brasiliano**.

Praticamente nello stesso periodo dell'Operazione Monte Pollino, spedizioni di cocaina venivano già inviate dal PCC alla 'Ndrangheta attraverso il **Porto di Santos**, come emerso nell'Operazione Oversea. Le indagini condotte in Italia hanno inoltre individuato con crescente frequenza collegamenti tra 'ndranghetisti e trafficanti legati al PCC, come nel 2016, quando **Domenico Pelle**, della 'ndrina Pelle-Vottari, manteneva contatti con un fornitore brasiliano noto come **Fuminho**, braccio destro del leader della fazione in Brasile (Anesi et al., 2018). Per la PF, Fuminho agiva come **broker** ponte nella connessione italo-brasiliana fino al suo arresto nel **2020** a **Maputo**, in Mozambico, dopo **21 anni di latitanza** (Abreu, 2020).

Non era tuttavia l'unico intermediario, e il collegamento si è mantenuto attraverso diversi brasiliani e italiani. Infatti, mentre l'operazione **Spaghetti Connection** veniva avviata in Costa d'Avorio, in Brasile era in corso un'indagine su un altro schema della 'Ndrangheta. Nel **luglio 2019**, **Nicola Assisi** e suo figlio **Patrick** furono arrestati durante l'operazione Barão Invisível. Furono trovati nell'attico di un edificio di lusso a **Praia Grande**, trasformato in bunker. Secondo la polizia italiana, "padre e figlio lavoravano insieme a una delle più grandi fazioni criminali brasiliane", riferimento implicito al **PCC** (G1, 2019).

Altre figure hanno segnato questa vicenda,

uno dei cui capitoli più recenti è stato scritto a **João Pessoa**, nel Brasile nord-orientale, dove nel 2021 è stato individuato **Rocco Morabito**. Arrestato in Uruguay nel 2017, era evaso due anni dopo, diventando uno degli **'ndranghetisti più ricercati**.

Come emerso, **Morabito** si trovava in compagnia di **Vincenzo Pasquino**, anch'egli latitante. **Pasquino** era giunto in **Brasile** nello stesso anno dell'arresto di **Morabito** in **Uruguay** e aveva lavorato a stretto contatto con la famiglia **Assisi**, assumendo il ruolo di **principale broker** dopo l'arresto di padre e figlio. Secondo la **PF**, tutti avevano legami con il **PCC** (Jozino, 2021). La differenza cruciale è che, una volta estradato in **Italia** nel 2024, **Pasquino** ha deciso di collaborare con la giustizia. Dopo decenni di vita mafiosa, a seguito della sua affiliazione alla 'ndrina di **Volpiano** nel 2011, è divenuto un **pentito**, infrangendo per la prima volta il codice dell'omertà e rivelando dettagli sulle attività della **'Ndrangheta a Gioia Tauro** e sul suo collegamento con il **PCC a Santos**, oltre ad altre operazioni criminali in **Italia e Brasile** (Godoy, 2024).

Per questo motivo, le autorità italiane e brasiliane hanno anche raggiunto un accordo

senza precedenti per istituire squadre investigative congiunte permanenti sulla base delle informazioni fornite da **Pasquino**.

Quest'ultimo capitolo, pur non essendo definitivo – poiché, per quanto noto, **Pasquino** è già stato sostituito da un altro broker – rappresenta uno dei più significativi finora. Si ritiene che la sua testimonianza possa innescare processi di **disarticolazione** e smantellamento degli schemi della **'Ndrangheta** analoghi a quelli prodotti all'interno di **Cosa Nostra** dalle confessioni di **Tommaso Buscetta** al giudice **Giovanni Falcone** negli anni Ottanta. Sulla base di quanto rivelato da **Don Masino**, come era noto **Buscetta**, dopo il suo arresto in **Brasile** nel 1983, è stato possibile raccontare la storia della mafia siciliana nel Paese (Demori, 2016). La storia della **'Ndrangheta**, invece, resta ancora da scrivere. Ciò che è già chiaro è che il **PCC** ne farà parte e che, nelle sue prime righe, compariranno due nomi: **Gioia Tauro** e **Santos**. Considerata l'influenza della mafia calabrese nel primo e della fazione di **São Paulo** nel secondo, la connessione **italo-brasiliana** approderà in questi porti, anche mentre rotte sempre più diversificate vengono integrate nei suoi itinerari.

7

PORTI, TRAFFICO INTERNAZIONALE DI COCAINA E TRASFORMAZIONE DEL PCC

Intervista a **Lincoln Gakiya**, da 35 anni **pubblico ministero** (promotor de justiça) del **Ministero Pubblico dello Stato di San Paolo** e **membro del “Gruppo di attuazione speciale nel contrasto alla criminalità organizzata” (GAECO)** dello stesso Ministero. Negli ultimi vent'anni si è dedicato prevalentemente alle indagini di contrasto alla criminalità organizzata, in particolare al **Primeiro Comando da Capital (PCC)**, che oggi rappresenta la più grande organizzazione criminale dell'America del Sud e una delle maggiori a livello globale, con circa **40.000 affiliati**.

Quali sono state le principali trasformazioni e i cambiamenti più rilevanti osservati negli ultimi anni nella criminalità organizzata in Brasile, con particolare riferimento ai porti? E qual è il ruolo del PCC?

Attualmente, la principale fonte di finanziamento del **PCC** è il **traffico internazionale di cocaina** verso l'Europa. Circa il 90% della cocaina che lascia il Brasile viene esportata **via mare** e una quota significativa di tale traffico è direttamente o indirettamente gestita dal PCC. Esistono naturalmente altri gruppi criminali attivi nel traffico di stupefacenti, ma il controllo dei porti – in particolare del **Por-**

to di Santos – è esercitato in larga misura dal PCC. A partire da questa considerazione iniziale, come Ministério Público ci siamo interrogati sulle ragioni per cui la criminalità organizzata abbia scelto i porti come principale modalità di esportazione della cocaina verso l'Europa. In un primo momento si potrebbe ritenere che ciò dipenda esclusivamente dal **volume dei carichi** – talvolta pari a 500 kg, una tonnellata, due tonnellate o anche dieci tonnellate – che renderebbe impraticabile il trasporto aereo. Tuttavia, questa spiegazione non è sufficiente. Il controllo degli aeroporti, infatti, risulta generalmente più efficiente rispetto a quello dei porti.

Prendendo come esempio il **Porto di Santos**, che ricade nello Stato di San Paolo dove svolgo la mia attività, va ricordato che si tratta del **più grande porto dell'America Latina**: una struttura imponente che movimentata oltre 10.000 container al giorno e in cui transitano quotidianamente circa 55.000 lavoratori. In Brasile l'autorità portuale è di natura pubblica ed è nominata dal governo federale, ma l'operatività del porto è interamente affidata a soggetti privati, analogamente a quanto avviene in Italia e in molti altri porti

europei. Anche questo aspetto contribuisce a rendere più complesso il controllo. Durante alcune visite ispettive, ho potuto riscontrare **significative carenze nei sistemi di controllo** degli accessi ai terminal portuali da parte dei lavoratori e degli operatori. Si tratta di un punto di **forte vulnerabilità**. La nostra principale preoccupazione oggi, oltre a tentare di contenere l'espansione del traffico di stupefacenti, è individuare le vulnerabilità strutturali dei porti brasiliani che ne favoriscono l'utilizzo come canale privilegiato per il traffico illecito.

È importante sottolineare che tali fragilità non riguardano esclusivamente il Porto di Santos, ma interessano l'insieme dei porti brasiliani. E non mi riferisco soltanto ai porti marittimi: il Brasile dispone anche di numerosi **porti fluviali**, in particolare nella regione settentrionale del Paese, in Amazzonia e nelle aree di confine, ad esempio con **la Guiana**. Queste situazioni meritano un'analisi approfondita, anche perché dai porti brasiliani non esce soltanto cocaina.

Il Brasile, infatti, è interessato anche da gravi fenomeni di **evasione di capitali, contrabbando d'oro e di metalli preziosi**, estratti illegalmente dalla regione amazzonica e successivamente esportati, talvolta fino all'Europa. Anche queste attività costituiscono fonti di finanziamento per le organizzazioni criminali. Lo stesso **PCC** è coinvolto nello sfruttamento dell'estrazione mineraria illegale in Amazzonia, anche all'interno di **territori indigeni**, in una pratica che risulta **doppiamente illegale**.

Qual è l'impatto delle organizzazioni criminali sui porti brasiliani?

Ciò che posso affermare con certezza è l'esistenza di quello che definisco un vero e proprio **ecosistema criminale**. Questo ecosistema non è composto esclusivamente dalle **faccões**.

Vi rientrano, ad esempio, **sindacati di lavoratori portuali, esponenti politici, funzionari** – anche pubblici – coinvolti in pratiche corruttive, nonché **imprese di importazione ed esportazione**. A ciò si aggiunge l'intero percorso logistico che consente alle merci di raggiungere i porti: **controlli stradali, polizie di frontiera, passaggi intermedi** che presuppongono, spesso, un certo livello di **corruzione** affinché la merce possa giungere fino al porto ed essere successivamente imbarcata. Il problema, dunque, non riguarda esclusivamente lo spazio portuale in senso stretto, ma l'insieme delle attività e delle relazioni che ruotano attorno **all'amministrazione e al funzionamento di un porto**.

Esiste un'intera **catena logistica** che consente a determinati prodotti – inclusa la droga – di arrivare ai porti. In Brasile, ad esempio, una parte consistente delle merci arriva attraverso la ferrovia: esistono numerosi carichi che giungono direttamente ai terminal portuali tramite la rete ferroviaria. Anche questo rappresenta un elemento di criticità, poiché comporta ulteriori difficoltà di controllo e ispezione. Tutti questi elementi concorrono a configurare quello che definisco un ecosistema criminale portuale, che va ben oltre il **perimetro fisico del porto** e coinvolge l'intero contesto logistico e infrastrutturale. Si tratta di un fenomeno che, con ogni probabilità, non riguarda soltanto il Brasile, ma si riscontra anche in altri Paesi, inclusa l'Italia.

Esiste un vero e proprio ecosistema criminale portuale: non riguarda solo il porto, ma l'intera catena logistica e le relazioni con funzionari, sindacati e imprese.

In questo scenario, i gruppi criminali tendono ad usare più violenza o corruzione?

Nel Porto di Santos, considerando il ruolo del PCC, occorre tenere presente che questa organizzazione esercita un controllo territoriale pressoché totale nello Stato di San Paolo. Non esistono altre organizzazioni criminali in grado di competere con il PCC in quell'area: si tratta di un **dominio egemonico**. In questo contesto, la violenza tende a essere un elemento residuale, almeno per quanto riguarda il Porto di Santos. Qualsiasi altro gruppo criminale che tentasse di operare in quel porto verrebbe immediatamente respinto o sarebbe costretto a pagare una sorta di **“diritto di accesso”** al PCC. Questa dinamica è ben nota agli attori criminali e riduce drasticamente la conflittualità.

Diversa è la situazione in altre aree del Brasile, in particolare nel **Sud del Paese**. In alcuni porti di queste regioni si sono verificati **numerosi omicidi** legati alle attività portuali, soprattutto in fasi in cui il controllo delle organizzazioni criminali non era ancora pienamente consolidato. In questi casi, lavoratori corrotti hanno talvolta sottratto parte della droga per uso personale o per rivenderla autonomamente, oppure si sono verificate infiltrazioni di gruppi criminali concorrenti, generando conflitti violenti. Vi sono inoltre situazioni in cui un lavoratore o un funzionario che occupa una posizione strategica riceve inizialmente una proposta corruttiva per facilitare il traffico illecito. Quando tale proposta viene rifiutata, subentrano minacce e, in alcuni casi, il ricorso diretto alla violenza. Accade anche che un lavoratore denunci il comportamento illecito di un collega; in tali circostanze, chi denuncia diventa spesso vittima di intimidazioni o addirittura di omicidi.

Questo meccanismo produce un diffuso **codice del silenzio**: chi non accetta di corrom-

persi tende comunque a **“voltarsi dall'altra parte”**, evitando di denunciare per **timore di ritorsioni**. Non partecipa direttamente all'attività criminale, ma neppure collabora con le autorità.

Ci sono rapporti tra PCC e mafie italiane?

I traffici del PCC sono spesso realizzati in collaborazione con organizzazioni criminali europee, in particolare con la **'ndrangheta**. PCC e **'ndrangheta** controllano congiuntamente l'intera catena logistica del traffico di cocaina: dall'acquisto nei **Paesi produttori – Bolivia, Perù e Colombia** – al transito attraverso il Brasile, fino alla distribuzione in Europa. In questo schema, il PCC si occupa **dell'acquisto** e del **trasporto iniziale**, senza che la **'ndrangheta** debba inviare propri membri in America del Sud o anticipare capitali per l'acquisto della droga.

Il PCC è colui che acquista la droga, che di solito portano a San Paolo e poi al porto di Santos, ma non solo. Ad esempio, dopo una operazione a Santos, un gruppo criminale si è spostato verso altri porti, sia nel nord-est del Brasile, dove l'amministrazione è ancora più precaria che a San Paolo, sia nei porti del sud del Brasile, principalmente a Santa Catarina. E nel **Paraná** abbiamo il porto di **Navegantes**, a Santa Catarina, il **porto di Itajaí** e il **porto di Paranaguá**. Quindi questi porti, tutti quanti, hanno già punti di collegamento con il PCC e sono pronti, se ci saranno controlli più approfonditi al porto di Santos, a spostare immediatamente questo grosso carico al porto di Itajaí, Navegantes, Paranaguá, o persino ai porti del Nord Est.

Inoltre, il PCC ha dei **codici interni, battesimi, forme di nomina, un codice del silenzio**, che è molto simile a quello delle mafie. In realtà, ho una teoria secondo cui l'hanno imparato da due italiani latitanti arrestati nel 1990 a

San Paolo, i **fratelli Torsi**. Passarono del tempo in prigione e scontarono la pena insieme a uno dei fondatori del PCC. E si scambiavano molte informazioni, e sospettiamo che, in sostanza, l'ispirazione per la creazione del PC sia stata data dai fratelli Torsi.

In questi traffici diretti verso l'Europa, vi sono anche triangolazioni con altri paesi, in particolare dell'Africa?

Sì. In questo caso, ciò che abbiamo potuto osservare è che i sistemi di controllo e di vigilanza nei **porti africani** risultano significativamente più deboli rispetto a quelli europei. Si tratta di sistemi spesso precari e particolarmente esposti a fenomeni corruttivi. Per fornire un esempio concreto, uno dei più importanti **narcotrafficanti brasiliani** – probabilmente il maggiore in attività fino a poco tempo fa – **Gilberto Aparecido dos Santos**, noto come **Fuminho**, è stato arrestato in **Mozambico**. Era **latitante** da oltre vent'anni in Brasile, a seguito di condanne definitive nello Stato di San Paolo, e risiedeva tra il Sudafrica e il Mozambico, dove coordinava operazioni legate ai porti locali. Quando determinate rotte diventano più rischiose o maggiormente controllate, le organizzazioni criminali si spostano verso itinerari alternativi considerati più sicuri. In questa logica, l'Africa rappresenta una piattaforma logistica privilegiata: l'obiettivo primario è **far uscire la droga dall'America del Sud** e farla giungere nel **continente africano** o direttamente in **Europa**. Una volta raggiunto uno di questi snodi, le successive fasi della distribuzione risultano più agevoli.

Per quanto riguarda le rotte africane, abbiamo riscontrato un utilizzo frequente di Paesi come il **Mozambico** e la **Costa d'Avorio**. In misura minore emergono anche altre aree dell'Africa occidentale. Da lì, la droga viene indirizzata verso la **Spagna, il Portogallo e**

l'Italia, oltre ai grandi hub logistici del **Nord Europa, come Rotterdam e Anversa**.

Ad oggi, quali sono i principali campi di intervento necessari per contrastare questi fenomeni?

Sono molteplici. La questione finanziaria, ad esempio, dove le autorità competenti in materia, insieme alla Procura della Repubblica, hanno sviluppato competenze nel **tracciamento del denaro**, che rappresenta un occultamento a più livelli, attraverso **l'acquisto di immobili e di aziende**. E questo oggi esiste solo in parte, perché esiste già il trasferimento digitale di denaro, talvolta attraverso cripto-attività che, a seconda delle modalità utilizzate, non siamo in grado di tracciare.

E penso che oggi siamo arrivati a un punto in cui sarà necessaria una globalizzazione della **cooperazione internazionale**, una cooperazione internazionale mai vista prima, per cercare di contrastare questo fenomeno. In Brasile, ad esempio, mi sto battendo per una **modifica legislativa**. Abbiamo già una legge che disciplina la classificazione delle organizzazioni criminali, più o meno seguendo i termini della **Convenzione di Palermo**, ma questa classificazione non affronta il tema dell'organizzazione criminale di tipo mafioso. Si tratta di un'organizzazione diversa. Non parliamo semplicemente di tre o quattro criminali che operano con stabilità in un'attività illecita. Qui stiamo parlando di una mafia, e quindi abbiamo bisogno di una legislazione specifica. Ho partecipato a un gruppo di lavoro presso il **Ministero della Giustizia in Brasile** per promuovere un testo, una riforma, un disegno di legge. Abbiamo elaborato un progetto ispirato alla legislazione italiana, **416 bis e 41 bis**, con gli opportuni adattamenti per il contesto brasiliano.

8

TRAFFICI ILLECITI E STRATEGIE DI CONTRASTO NEL PORTO DI MARSIGLIA

Intervista a **Nicolas Bessone, Procuratore di Marsiglia**. La procura opera nell'ambito di una giurisdizione interregionale specializzata nella **lotta alla criminalità organizzata** e alla grande **delinquenza finanziaria**. La sua competenza si estende su tutto l'**arco mediterraneo**, dalla frontiera spagnola a quella italiana, includendo anche la **Corsica**.

Qual è la situazione criminale a Marsiglia e nei territori di sua competenza?

In questi anni assistiamo a un'evoluzione del fenomeno, con un progressivo **ringiovanimento dei criminali**: giovani che sono allo stesso tempo autori di reati ma anche, in qualche modo, vittime di forme di sfruttamento assimilabili alla tratta di esseri umani.

Assistiamo a un livello di violenza estremamente elevato: vere e proprie guerre territoriali, fino al confronto diretto con lo Stato.

Quando il **ministro della Giustizia, Darmanin**, ha istituito in tempi molto rapidi, sul **modello italiano**, sezioni detentive ad altissima sicurezza per i detenuti legati alla **criminalità organizzata**, si sono verificati attacchi coordinati contro agenti penitenziari e istituti di detenzione con l'obiettivo di costringere lo Stato a fare marcia indietro. Abbiamo persino assistito a conferenze stampa organizzate da figure mafiose.

Quali sono, in termini di azione repressiva, le principali attività che portate avanti?

Il primo aspetto consiste nel cercare di avere **collaboratori di giustizia** e di lavorare sull'organizzazione nel suo insieme piuttosto che sul singolo evento. Spesso si interviene su episodi specifici: **estorsioni, traffico di stupefacenti, regolamenti di conti, omicidi**. In questo modo però si finisce sempre per inseguire l'evento. Noi invece cerchiamo, grazie ai nuovi strumenti giuridici di cui disponiamo, di concentrarci sull'organizzazione criminale nel suo complesso. Per farlo è necessario riuscire ad avere collaboratori di giustizia. L'ultima legge del 2025 ha introdotto diversi strumenti che dovrebbero permetterci di

essere molto più efficaci nello stimolare anche figure di livello elevato all'interno delle organizzazioni criminali a collaborare con la giustizia, cosa che finora accadeva raramente. La seconda linea di azione che cerchiamo di sviluppare consiste nel non limitarci ai **sequestri doganali** o alla **semplice confisca della merce illegale**. L'obiettivo è piuttosto quello di colpire le catene logistiche delle organizzazioni criminali. Per quanto riguarda il contrasto al narcotraffico, esso passa innanzitutto dal **controllo del territorio**, attraverso l'azione del prefetto contro i punti di spaccio e l'intervento della procura con procedure giudiziarie rapide. Tuttavia, oltre alla repressione, resta centrale la necessità di **ridurre la domanda**, rafforzando **politiche di prevenzione e percorsi di cura** per la tossicodipendenza. Inoltre, sono profondamente convinto che l'ampiezza del fenomeno del narcotraffico renda necessario coinvolgere la società civile. Se infatti sappiamo intervenire per mettere fuori gioco i criminali, tutto l'ambiente che ruota loro intorno rappresenta ancora una sfida relativamente nuova per la Francia.

Per questo cerchiamo di mettere in atto un **approccio globale**.

Per quanto riguarda i porti, quali azioni mettete in atto e quali sono le principali difficoltà che incontrate?

Il problema non è solo il porto: è l'incapacità di sapere cosa accade realmente al suo interno, in un ambiente chiuso e difficile da penetrare.

I doganieri e la polizia giudiziaria incontrano **numerose difficoltà** nel riuscire a trova-

re informazioni all'interno. Inoltre, abbiamo avuto, diciamo così, una sfortuna, poco più di due anni fa. A causa di forti **sospetti di corruzione** che riguardavano il gruppo di poliziotti antidroga incaricato di una operazione di consegna controllata, è stata aperta un'indagine, ora in corso a Parigi. Questi agenti sono sospettati di aver deviato parte della merce sequestrata e di averla rivenduta. Per metterci nelle condizioni di agire in modo più efficace, abbiamo sviluppato relazioni molto strette anche con quella che chiamiamo la **DNRED**. Si tratta del servizio di intelligence della dogana. Negli ultimi anni ci sono state alcune modifiche legislative, ma anche un **cambiamento nell'approccio** e nel funzionamento di questo servizio. In passato il loro obiettivo principale era effettuare sequestri di merci, oggi invece si stanno orientando molto di più verso il lavoro giudiziario. Inoltre, insieme a tutti gli altri procuratori e alle altre procure dell'interregione, abbiamo creato un ufficio di collegamento portuale, con l'obiettivo di **facilitare lo scambio di informazioni** sui diversi fenomeni e **coordinarci meglio** nelle attività operative.

In quali porti avete registrato la presenza di traffici illeciti, in particolare stupefacenti?

Sono diversi. Il **porto di Marsiglia** non è mai stato un vero **hub del traffico di droga**, in particolare cocaina, come invece lo sono stati in Francia il porto di Le Havre o, su scala europea, i porti di **Anversa e Rotterdam**. Questo perché le navi che arrivano dal Sud America entrano nel Mediterraneo attraverso lo **stretto di Gibilterra** e fanno scalo prima nei porti italiani. **Marsiglia** si colloca piuttosto nella parte finale della rotta, prima del porto di **Barcellona**. Nella logica dei trafficanti, quanto più tardi si effettua lo sbarco della merce, tanto maggiore è il rischio di passare attraverso uno scanner doganale. Detto que-

sto, non significa che nel porto di Marsiglia non accada nulla. Anche il **porto di Sète** può rappresentare una via di ingresso, soprattutto per traffici che arrivano in container, poiché è un grande porto con collegamenti importanti con la **Turchia**. Al contrario, i porti della Corsica registrano soltanto arrivi di piccola entità, proporzionati alla popolazione dell'isola — circa **350.000 abitanti** — perché per i traffici non è conveniente scaricare grandi quantità su un'isola, dovendo poi affrontare ulteriori problemi logistici per il trasporto successivo.

Oltre al traffico di stupefacenti, quali altri traffici illegali sono stati individuati nel porto di Marsiglia?

Il porto di **Marsiglia** è un po' come la città di Marsiglia: vi accade di tutto. Vi sono traffici di veicoli rubati destinati all'esportazione verso il **Maghreb**, traffici di **merci contraffatte** e molte altre attività illegali. Il porto di Marsiglia è dunque un luogo in cui si commettono numerosi tipi di reato, non soltanto legati al **traffico di droga**. Per darvi un'idea della situazione, un dirigente importante del porto di Marsiglia mi ha detto — quasi come se fosse un risultato positivo —: “Ho detto ai lavoratori portuali: potete lasciar passare merce rubata, potete lasciar passare merce contraffatta, ma non voglio **droga**. Questa è l'unica linea rossa che pongo”. Quando un dirigente importante di un porto si esprime in questi termini, capite bene che abbiamo ancora molto lavoro da fare.

Negli ultimi anni avete osservato l'emergere di nuovi fenomeni?

Un fenomeno relativamente nuovo è che le **droghe sintetiche** provenienti dal **nord Europa** vengono spesso esportate, attraverso il porto di **Marsiglia**, verso i paesi del **Maghreb**, dove sembrano essere particolarmente richieste. In modo piuttosto sorprendente, quindi, non siamo soltanto un porto di **ingres-**

so della droga, ma anche un **porto di esportazione**. Inoltre, a causa delle forti tensioni geopolitiche attualmente esistenti tra **Algeria e Marocco**, abbiamo osservato qualcosa che ci ha davvero sorpreso. La frontiera tra i due paesi sembra essere diventata estremamente difficile da attraversare e, proprio per questo motivo, abbiamo registrato anche casi di esportazione di **resina di cannabis** da Marsiglia verso l'**Algeria** e la **Tunisia**, poiché la rotta diretta che appariva più naturale sembra ormai essere stata interrotta.

Quali sono i principali ambiti di intervento su cui intendete concentrarvi nei prossimi anni?

Primo punto, sul **piano tecnico**. La dogana amministrativa si doterà a breve di uno **scanner** molto costoso, ma con una produttività migliore. Oggi, come avviene anche in altri porti, la quota di carico controllata tramite scanner è estremamente bassa: parliamo di circa lo **0,1%**. Di conseguenza, la probabilità per le organizzazioni criminali che la merce venga sequestrata in modo imprevisto è quasi pari a zero, e questo rende il nostro porto, in un certo senso, più attrattivo rispetto ai porti del **Nord Europa**. Tra qualche mese disporremo di questo scanner, che dovrebbe consentire di far transitare sotto controllo circa il **10-15%** dei carichi. Questo per quanto riguarda l'aspetto puramente tecnico.

Secondo punto, sul **piano strategico**. La strategia si fonda anche su questi **uffici di collegamento**, che servono a rilevare i fenomeni, raccogliere informazioni e poi supportare l'azione operativa. Inoltre, spero che con la creazione della **Procura nazionale anticriminalità organizzata** e con i nuovi strumenti giuridici che stanno entrando in funzione, riusciremo a infiltrare più efficacemente il porto.

Terzo punto, sulla **cooperazione giudiziaria**. La cooperazione funziona, con le **autorità italiane** lavoriamo davvero molto bene, in parti-

colare da quando hanno adottato la possibilità di creare **squadre investigative comuni** e, più in generale, grazie agli **strumenti europei**. Continuiamo, però, ad avere difficoltà, sul versante **doganale**, perché non abbiamo la stessa legislazione. In concreto, il problema è che ogni volta che vogliamo trasformare un **sequestro doganale** in un procedimento giudiziario, ci scontriamo con l'assenza di una piena **armonizzazione normativa**.

8.1 Il porto di Marsiglia e le modalità dei narcotrafficienti

Intervista a **Isabelle Fort**, procuratrice aggiunta di Marsiglia

Quali sono le principali modalità operative utilizzate dai narcotrafficienti nel porto di Marsiglia?

Il nostro modo di lavorare è stato innanzitutto quello di cercare di identificare le tecniche utilizzate nel porto di **Marsiglia**, ma anche le **debolezze strutturali** dello stesso. Per quanto riguarda le tecniche utilizzate, abbiamo innanzitutto la tecnica del **rip-off**, con la droga inserita all'interno dei **container**. Una volta identificata questa tecnica, abbiamo cercato anche di individuare le **complicità** e i **rischi di corruzione** ad essa collegati. Nel caso del rip-off, infatti, è quasi sempre necessaria una complicità interna, in particolare da parte dei **lavoratori portuali**, per poter estrarre la **cocaina** dai container.

Un'altra modalità è l'**occultamento nel carico legale**. Come sapete, gli **stupefacenti** — ma anche molte altre **merci illegali** trasportate via mare — utilizzano nella grande maggioranza dei casi il **commercio legale** come copertura. Inserendosi nei flussi del **trasporto marittimo**, risultano quindi molto più difficili da individuare. Nel caso di occultamenti all'interno di carichi legali — che arrivano molto regolarmente, ad esempio con le

banane provenienti dal **porto di Guadalupa**, oppure con l'olio o altri prodotti — abbiamo individuato un'altra debolezza: le società che ricevono la merce, ma più in generale l'intera **catena logistica**, che comprende la sicurezza, i trasporti su strada, gli autisti e così via. Un altro vettore che abbiamo osservato a Marsiglia è quello dei **passaggeri**, soprattutto durante la **stagione delle crociere**. In questo periodo le navi partono **dall'America Latina**, fanno scalo nei porti di **Italia, Francia e Spagna** e poi proseguono verso il **nord Europa**. Abbiamo quindi identificato questa rotta e ogni primavera lavoriamo insieme ai **servizi doganali** per mirare i controlli sui passeggeri e sulle rotte, con l'obiettivo di migliorare la nostra capacità di individuare il trasporto di cocaina.

La tecnica del **drop-off**, invece, è stata finora relativamente poco utilizzata nel nostro territorio. Tuttavia, la nostra area di competenza si estende dalla **Corsica** fino alla frontiera con l'**Italia** e fino a Perpignan. In questo spazio esistono moltissimi **piccoli porti, pescatori** e anche **subacquei** che potrebbero recuperare i pacchi lasciati in mare. Nel nostro contesto, i pescatori rappresentano probabilmente un aspetto che non abbiamo ancora analizzato a sufficienza e su cui non lavoriamo abbastanza. Va anche detto che i porti del **nord Europa**, in particolare, hanno investito molto nella sicurezza portuale, soprattutto attraverso **scanner e sistemi di controllo**. Questo ha in parte spostato i traffici verso **porti secondari** e riteniamo che una parte di questi traffici possa avvenire anche attraverso il drop-off, con subacquei o pescatori che recuperano successivamente la merce.

Anche il vettore della **nautica** da diporto rientra tra questi nuovi fenomeni emersi nel **sud della Francia** e che dovranno essere affrontati in modo complessivo.

APPENDICE METODOLOGICA

In continuità con le precedenti edizioni 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 nel corso dell'anno 2025, in continuità con le precedenti edizioni 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 01/01/2025 al 31/12/2025 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 tre 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 (il 2025 è stato caratterizzato da un'intensa attività di mobilitazione della società civile contro il traffico di armi nelle infrastrutture logistiche, ma, per uniformità, sono stati inseriti solo gli eventi per come definiti sopra); 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 con-**

trasto 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**.

Ancora diversa la **modalità di analisi** e la **base empirica** che caratterizzano il capitolo relativo agli **interessi della criminalità organizzata nell'ambito portuale (capitolo 3)**. I dati che emergono riflettono la particolare natura della fonte (**DNA e DIA**), che raccontano un punto di vista sul tema, molto spesso focalizzato su **operazioni e informazioni di intelligence**. Sono state prese in esame due **matrici di dati**: 1) le **relazioni annuali della DNA**, pubblicate tra il 2006 e il 2018 e riferite all'anno precedente; 2) le **relazioni semestrali della DIA**, pubblicate tra il I semestre 1992 e il 2024, quindi con un ampliamento della base dati presa in considerazione di una annualità rispetto al rapporto precedente.

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**.

Nel **capitolo 4**, invece, è stato realizzato un **caso di studio** che ha riguardato il **porto di Livorno**. Il testo è frutto di una **rielaborazione, ampliamento e aggiornamento** di lavori di ricerca precedenti. In particolare, la **struttura di analisi** di partenza è composta dal capitolo **"Antonelli M., (2021) Infiltrazioni criminali nel sistema della logistica e dei porti in Toscana**, in D. della Porta, S. Sberna, A. Vannucci (eds), in **Quinto rapporto sui fenomeni corruttivi e di criminalità organizzata in Toscana (Anno 2020)**, Edizioni della Regione Toscana, Firenze, pp. 75-113. ISBN: 0978-88-7040-128-8" e della **tesi di Master di II livello in Analisi, prevenzione e contrasto della criminalità organizzata e della corruzione "Lodeserto G., (2024) Network crime, organized crime, mafie: focus sul traffico di cocaina nel porto di Livorno alla luce delle operazioni di polizia giudiziaria"**. Il materiale empirico è stato arricchito con l'utilizzo di **documenti giudiziari**, i più recenti **documenti istituzionali (relazioni della DIA, relazioni in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario)**, e i dati raccolti nelle precedenti edizioni del **report Diario di bordo**, in modo da offrire anche una visione dia-

cronica sul tema.

In questa terza edizione del rapporto, nel **capitolo 5**, è stata inoltre condotta un'**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 2025**. 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**. Tutti gli eventi, pertanto, sono frutto di una **mappatura** che ciascuna **Amministrazione** ha svolto al proprio interno, e che in questo rapporto trova una **forma sistematizzata**.

Le Relazioni, previste come **obbligo di legge**, costituiscono una **fonte amministrativa** che restituisce informazioni sugli **eventi corruttivi** emersi all'interno delle **amministrazioni di riferimento e sui procedimenti disciplinari e penali** in corso. È opportuno precisare che tali dati non consentono di stimare **l'estensione complessiva dei fenomeni corruttivi in ambito portuale**, ma intercettano esclusivamente gli episodi che coinvolgono direttamente **dipendenti, dirigenti o vertici delle Autorità di Sistema portuale** e che risultano formalmente registrati nei documenti di rendicontazione. Restano pertanto esclusi i casi

che possono interessare altri soggetti pubblici o privati operanti negli scali, così come le pratiche corruttive non emerse o non formalizzate. Inoltre, la variabilità nelle modalità di pubblicazione, nel livello di dettaglio e nella standardizzazione delle Relazioni incide sulla comparabilità dei dati nel tempo e tra enti diversi. Per queste ragioni, i risultati devono essere letti come **indicatori di emersione e di capacità di rendicontazione amministrativa**, più che come una misura esaustiva dell'incidenza reale della corruzione nei porti italiani.

Il **capitolo 6** ospita un contributo di **Gabriel Patriarca**, in cui è stata sintetizzata una parte dei risultati delle sue ricerche. Per un maggiore **approfondimento** sugli interessi criminali nei porti brasiliani, si veda **Patriarca, G., & Adorno, S. (2025). A dive ahead: the adaptive dimensions between cocaine smuggling and policing in major Brazilian ports. Global Crime, 26(3-4), 217-236**, e **Patriarca, G., & Adorno, S. (2025). Rip-off classico, contemporaneo e falso: deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína em portos do Brasil. Revista Criminalidad, 67(1), 97-110**.

Infine, nei **capitoli 7 e 8**, che offrono una **prospettiva internazionale** sul tema oggetto di indagine, sono stati inseriti due **estratti di interviste** selezionati per la loro particolare attinenza ai contenuti del presente report. La prima è stata realizzata il **15 gennaio 2026** a Roma, presso la **sede di Libera**, ed è stata condotta con **Lincoln Gakiya**; la seconda si è svolta il **17 febbraio 2026 in modalità online** ed è stata realizzata con **Nicholas Bessone**. Entrambe le interviste hanno approfondito il **percorso professionale dei magistrati** coinvolti e la loro esperienza nel contrasto ai fenomeni criminali, con specifico riferimento ai **contesti portuali**.

References cap 6

Abreu, Allan. *Cocaína – a rota caipira: o narcotráfico no principal corredor de drogas do Brasil*. Rio de Janeiro: Record, 2018.

Abreu, Allan. *A era Marcola mais perto do fim*. Piauí, 15 de abril de 2020. Available at: <https://piaui.folha.uol.com.br/era-marcola-mais-perto-do-fim/> (accessed 02/02/2026).

Anesi, Cecilia; Rubino, Giulio; Adorno, Luís. *O PCC e a máfia italiana*. UOL, 20 de dezembro de 2018. Available at: <https://noticias.uol.com.br/reportagens-especiais/os-negocios-do-pcc-com-a-mafia-italiana/> (accessed 07/02/2026).

Antonelli, Marco. (2024). *Unpacking drug trafficking phenomenon through seaports: lessons from the Italian ports*. *Global Crime*, 25(1): 72-95.

Autoridade Portuária de Santos. (2025a). *Fatos e dados*. Available at: <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Facts-figures-2025.pdf> (accessed 27/12/2025).

Autoridade Portuária de Santos. (2025b). *Mensário estatístico de dezembro de 2024*. Available at: https://intranet.portodesantos.com.br/docs_codesp/doc_codesp_pdf_site.asp?id=155128 (accessed 27/12/2025).

Demori, Leandro. *Cosa Nostra: a história do mafioso que derrubou um império*. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.

Feltran, Gabriel. (2025). *A criminal platform for the cocaine trade: governance mechanisms changing the balance of power in a transcontinental value chain*. *European Journal of Sociology*, 66 (2): 169-197.

G1. *Suspeitos de integrar máfia italiana são transferidos para sede da PF em São*

Paulo. 08 de julho de 2019. Available at: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2019/07/08/suspeitos-de-integrar-mafia-italiana-sao-transferidos-para-sede-da-pf-em-sao-paulo.ghtml> (accessed 31/01/2026).

Godoy, Marcelo. *Mafioso italiano que se escondeu no Tatuapé decide delatar segredos do PCC e do CV na Europa*. Estadão, 25 de julho de 2024. Available at: https://www.estadao.com.br/sao-paulo/mafioso-italiano-que-se-escondeu-no-tatuape-decide-delatar-segredos-do-pcc-e-do-cv-na-europa/?srsltid=AfmBOorlJkdzascdSHnHw2raGy_JtM-30TqFtk8CGK414NW2rw210zKT (accessed 07/12/2026).

Jozino, Josmar. *Mafioso italiano preso no Brasil dava caixinha de R\$ 100 em flat na Paraíba*. UOL, 26 de maio de 2021. Available at: <https://noticias.uol.com.br/colunas/josmar-jozino/2021/05/26/rocco-morabito.htm> (accessed 31/01/2026).

Jozino, Josmar. *PF apura se ‘Aquaman’ do PCC preso em Santos também agia em porto espanhol*. UOL, 17/01/2022. Available at: <https://noticias.uol.com.br/colunas/josmar-jozino/2022/01/17/pf-apura-se-aquaman-do-pcc-preso-em-santos-tambem-agia-em-porto-espanhol.htm> (accessed 29/01/2026).

Patriarca, Gabriel and Adorno, Sérgio. (2025). *A dive ahead: the adaptive dimensions between cocaine smuggling and policing in major Brazilian ports*. *Global Crime*, 26(3-4): 217-236.

UNODC. (2022). *World drug report*. United Nations Office on Drugs and Crime. Vienna. Available at: https://www.unodc.org/res/wdr2022/MS/WDR22_Booklet_4.pdf (accessed 06/02/2024).



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

