Corriere dei Trasporti

Data 14-02-2011
Pagina 1
Foglio 1 / 3

Autotrasporti e filiere logistiche: la Mafia allunga le sue spire

❖ *Intervista al sottosegretario all'Interno Alfredo Mantovano sulla relazione della Dia*

❖ *Le imprese colluse sono dinamiche e capaci d'incidere sul mercato con ingenti risorse*

Nell'intervista che segue il sottosegretario all'Interno Alfredo Mantovano conferma ed approfondisce gli spunti forniti dalla relazione della Dia. L'ultimo rapporto semestrale della Direzione Investigativa Antimafia documenta come le organizzazioni malavitose abbiano puntato al settore della logistica e dei trasporti come ambito economico prediletto per il riciclaggio dei loro proventi: porti, grandedistribuzione, società di autotrasporto e di movimento terra. Questi gli obiettivi principali. Nell'autotrasporto il livello d'infiltrazione è tale, almeno al sud, da far considerare il fenomeno quale principale responsabile della concorrenza sleale. Il mercato di riferimento delle imprese nazionali risulta fortemente influenzato dalla condotta delle tante imprese che evidentemente trovano ... **» pagina 5**

Nell'intervista che segue il sottosegretario all'Interno Alfredo Mantovano conferma ed approfondisce gli spunti forniti dalla relazione della Dia. L'ultimo rapporto semestrale della Direzione Investigativa Antimafia documenta come le organizzazioni malavitose abbiano puntato al settore della logistica e dei trasporti come ambito economico prediletto per il riciclaggio dei loro proventi: porti, grandedistribuzione, società di autotrasporto e di movimento terra. Questi gli obiettivi principali. Nell'autotrasporto il livello d'infiltrazione è tale, almeno al sud, da far considerare il fenomeno quale principale responsabile della concorrenza sleale. Il mercato di riferimento delle imprese nazionali risulta fortemente influenzato dalla condotta delle tante imprese che evidentemente trovano risorse economiche alternative.

Sottosegretario Mantovano come interpreta questo fenomeno e quali informazioni aggiuntive può darci?

La questione dell'infiltrazione mafiosa nella logistica e nei trasporti è di natura strutturale, e conferma la tendenza della criminalità organizzata a occupare gli spazi più remunerativi dell'economia e dell'imprenditoria legale. I tradizionali macrofenomeni mafiosi esistenti in Italia - cosa nostra, 'ndrangheta e camorra - hanno assunto i profili di veri e propri sistemi criminali complessi, che riescono ad affiancare, organicamente, alle tradizionali attività primarie, quali il traffico degli stupefacenti, l'estorsione e l'usura (da ultima, la contraffazione), una crescente dimensione imprenditoriale. Fondandosi su società colluse - tali per la presenza di soggetti con specifici precedenti, o per essere gestite da prestanome, o per operare con l'iniezione di capitali illeciti proventi di delitto delle consorterie -, essa si affaccia prepotentemente sullo scenario produttivo, nazionale ed internazionale. Valutare la minaccia mafiosa significa quindi capire che la nuova frontiera è situata nella dimensione finanziaria dei sodalizi, nelle loro capacità di accumulazione e di riciclaggio/reimpiego di consistenti capitali e nella cosiddetta imprenditoria mafiosa, realmente inquietante, per gli inevitabili portati corruttivi che esprime nel sociale e nella pubblica amministrazione.

E quindi?

Non è un caso se, prendendo le mosse da tale consapevolezza, la parte preponderante della strategia antimafia del governo in carica si è rivolta a potenziare il quadro normativo in materia di aggressione ai patrimoni illeciti mafiosi, a pianificare l'esecuzione di sempre più numerose e qualificate investigazioni in merito, a bonificare il sistema degli appalti pubblici dalle presenze criminali. Già storicamente il settore della logistica e dei trasporti ha visto la crescita della presenza mafiosa, specialmente in connessione con le imprese di movimento terra, la cui importanza in passato è stata, forse, sottovalutata, ritenendola un comparto di basso livello, senza pensare che nessuna opera può essere realizzata in assenza di una estesa infrastruttura dedicata a tali servizi.

Quali sono gli elementi nuovi rispetto al passato che emergono nella relazione?

La relazione della Dia, cui fa riferimento, esamina in profondità l'argomento per tutte le matrici mafiose considerate, mettendo in luce nuovi aspetti del problema, che consistono in una forte dinamicità delle imprese colluse, capaci di attuare ampie delocalizzazioni sul territorio extraregionale. Esse peraltro appaiono dotate di risorse umane e strumentali idonee a soddisfare due sostanziali criteri di scelta del mercato: l'applicazione del massimo ribasso e la garanzia di realizzare la fornitura dei servizi e la realizzazione dell'opera in tempi assai ristretti. Questi due aspetti, legati a una sospetta efficienza ricollegabile, in varia misura, al capitale occulto, all'intimidazione della mano d'opera, al mancato rispetto di normative cantieristiche ed assicurative, mettono comunque l'impresa mafiosa in condizione di vantaggio competitivo, talvolta così forte da divenire momento aggregante anche per l'imprenditoria sana, senza dover necessariamente ricorrere all'intimidazione ambientale espressa dal sodalizio mafioso, che, come convitato di pietra, sta alle sue spalle.

I mafiosi quindi sarebbero più concorrenziali?

Paradossalmente, l'impresa mafiosa risolve problematiche altrimenti poco gestibili, specie se ad essa si affianca l'azione corruttrice rivolta a responsabili e burocrati della pubblica amministrazione locale.

In quale condizione aumenta il rischio di infiltrazioni?

Un fattore critico sul quale è necessario soffermarsi è quello della possibile infiltrazione in opere caratterizzate dalla massima urgenza di realizzazione. A fronte di tragiche esperienze storiche, quali il post-terremoto in Campania e l'alluvione di Sarno, per le quali la logistica dei trasporti venne di fatto conferita alla camorra, le predisposizioni assunte per il controllo degli appalti dei servizi e delle opere successive al sisma abruzzese è più coerente sotto i profili anticrimine, per effetto di un dettato normativo che ha assicurato un monitoraggio sistemico e finanziario delle imprese. Identiche considerazioni valgono per Expo 2015 a Milano. In ambedue le situazioni, infatti, operano gruppi interforze (Giger e Gigex) che supportano i prefetti nelle decisioni interdittive, a fronte di un articolato network, strumentalmente ben assistito, di cooperazione informativa interistituzionale.

Altri esempi?

Per avere un'idea del solido interesse criminale per il contesto, e al tempo stesso delle potenzialità espresse dal sistema di contrasto, ricordo l'operazione "Sud Pontino" condotta dalla Dia nel maggio 2010. Essa, oltre a rilevare la forte capacità "imprenditoriale" dei sodalizi gelesi, ha fatto emergere un fitto intreccio di interessi e di relazioni tra le famiglie mafiose siciliane, clan camorristici e la 'ndrangheta calabrese, per il controllo del trasporto su strada di merci da immettere nella grande distribuzione, fino a giungere a una sorta di monopolio, che imponeva le ditte di autotrasporto e i prezzi di acquisto della merce dai produttori. In particolare, è emerso che taluni imprenditori del settore ortofrutticolo, quali referenti locali di cosa nostra, assoggettavano le attività di accesso, carico, scarico e trasporto del citato materiale a regole monopolistiche fissate in accordo con l'organizzazione criminale camorrista dei casalesi, in base alle quali il trasporto gommato dell'ortofrutta sulle tratte fra i mercati siciliani, campani e laziali, poteva essere coperto solo da ditte espressamente designate dalle suddette compagini criminali. Contestualmente alla ordinanza di custodia cautelare, che ha interessato 68 persone, a chiusura dell'indagine è stato eseguito il decreto di sequestro preventivo di urgenza di alcune aziende, tutte site in Gela, operanti nello specifico settore.

Nello stesso rapporto della Dia si fa riferimento, citando il caso Ercolano a Catania, al rischio di una strategia mafiosa decisa ad alzare il livello qualitativo delle infiltrazioni. Dopo aver pesantemente pregiudicato il tessuto produttivo, la malavita organizzata punterebbe direttamente al sistema di rappresentanza delle imprese attraverso il "volto buono" dei colletti bianchi. Un condizionamento che vedrebbe gli imprenditori senza vie di scampo. Com'è possibile contrastare questa nuova offensiva delle mafie?

Nel catanese si è andato consolidando un sistema di inquinamento dell'economia legale gestito da imprese mafiose, presenti principalmente in attività mercantili e nel terziario: agevolato dall'espansione del volume commerciale, esso avrebbe i suoi punti di forza nell'accesso alla catena logistica e nel controllo del settore dei trasporti, anche via mare, e delle reti di vendita, con uno spostamento verso la grande distribuzione, supermercati, centri commerciali e cinema multisala, concepiti come possibili strumenti di riciclaggio, con l'obiettivo strategico di estendere il controllo, sociale ed economico, a subappaltatori, fornitori, servizi e manodopera. L'interesse mafioso potrebbe essere passato dal condizionamento esterno delle realtà imprenditoriali all'ingresso diretto nei capitali e nella gestione. Al di fuori del territorio di Catania, e a proposito di imprese colluse nel settore dei trasporti, va ricordata, sempre con riferimento all'indagine "Sud Pontino", l'esistenza di un'alleanza, risalente nel tempo, tra le famiglie mafiose catanesi dei Santapaola-Ercolano, i clan camorristici Schiavone e Mallardo di Giugliano in Campania, ed alcune famiglie legate alla 'ndrangheta calabrese, che imponevano, con metodi mafiosi, i loro prodotti e le loro ditte per il trasporto delle merci, riuscendo a controllare tutte le fasi delle operazioni commerciali, con conseguente lievitazione dei prezzi al consumo, secondo un modello di interazione delle più qualificate matrici mafiose, che prevede la pacifica sinergia di servizi criminali, senza sovrapposizione di competenze, in vista della massimizzazione dei profitti illeciti.

Nella complessa ed articolata gamma del trasporto quale settore è ritenuto più a rischio?

La risposta sta in quanto sottolinea la Dia: "Dell'intero settore dei trasporti quello marittimo, e le attività illecite adesso connesse, rappresenta la minaccia principale, in quanto interessa la grandissima maggioranza del traffico merci internazionale e risulta molto difficile da controllare. I porti della Sicilia sud-orientale costituiscono approdo naturale di sbocco da e verso nuovi mercati ad alto rischio di infiltrazioni criminali: Romania, Bulgaria, Russia, Ucraina, Georgia, Turchia e relativi collegamenti con i porti del Mar Nero". Analoghi rischi, rilevabili dalle relazioni della Dia, riguardano la logistica dei trasporti a Gioia Tauro, riferibili non solo ai traffici di consistenti carichi di droga, come dimostrato negli anni, ma anche a significativi traffici di merce contraffatta: questi ultimi sostenuti dall'imprenditoria criminale cinese, con un successivo notevole impatto sull'economia legale. Identiche considerazioni valgono per i traffici illeciti di rifiuti. Infine, non costituisce una novità - è anzi confermato da recenti indagini - il fatto che le matrici mafiose abbiano puntato a coinvolgere i vertici delle associazioni di rappresentanza imprenditoriale.

Più volte l'omertà è infranta da aperte denunce della società civile. Si avverte comunque l'esigenza di nuovi strumenti preventivi che diano risposte immediate. Il tempo in questi casi non aiuta. Infatti la de-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

nuncia se non assistita rischia di cadere nel dimenticatoio e di generare l'effetto opposto: un senso di sfiducia e di impotenza. E' giunto forse il momento per una riflessione approfondita sulla effettiva utilità di strumenti come il certificato antimafia? Non crede che si possa studiare e rendere operativi nuovi meccanismi di verifica preventiva?

La complessiva strategia anticrimine del governo tende a far gravitare l'azione di contrasto non tanto nella repressione giudiziaria, a fronte del suo intervento necessariamente tardivo sullo sviluppo dei fenomeni, ma essenzialmente nelle fasi preventive, tendenti a stroncare la minaccia sino dalle sue fasi prodromiche. In campo imprenditoriale, la prevenzione ha forte attinenza con la documentazione antimafia che consente alle aziende di contrattare con la pubblica amministrazione; il vecchio sistema dei controlli formali era divenuto facilmente aggirabile, in ragione anche della sua compartimentazione per prefetture (senza interoperabilità dei dati sulle decisioni intraprese), e con una giurisprudenza amministrativa molto formalistica, che ha offerto facili opportunità di mimetismo all'azienda mafiosa. La distanza di un'impresa dal contesto criminale va però valutata non solo una tantum sul piano cartolare, ma costantemente nei suoi comportamenti operativi e relazionali. In questo duplice profilo di attenzione, è significativa la Legge 136/2010, che all'art. 2 delega al governo di rivedere l'intero contesto della documentazione antimafia, non solo sotto il profilo sostanziale, imponendo criteri di accertamento più seri, anche sull'evoluzione dei quadri societari nel tempo, ma soprattutto sotto il profilo strumentale, con la realizzazione di una banca dati nazionale interconnessa con tutte le sorgenti di informazione utili alla decisione. A ciò si riconnettono le predisposizioni di cui all'art. 3 della medesima legge, sulla tracciabilità dei flussi finanziari connessi a un appalto e all'art. 4, sull'identificazione degli automezzi in relazione alle bolle del materiale trasportato. E stremamente significativa è anche la norma sulla Stazione unica appaltante, che incide sulla controllabilità della corruzione ai minori livelli. La stessa legge ha dato dignità normativa a uno strumento che era già operante in diversi distretti, il cosiddetto "Desk interforze" per le misure di prevenzione, che vedeva la cooperazione informativa della Dia e delle forze di polizia per stilare le mappe dei soggetti socialmente pericolosi, identificando anche le loro relazioni societarie. Tale strumento permetterà di giungere a una più dettagliata analisi del tessuto mafioso e delle sue relazioni con il mondo imprenditoriale. Da ultimo, la legge 94/2009 ha i poteri prefettizi di accesso ai cantieri in funzione di prevenzione antimafia a tutti gli appalti di opere pubbliche, mentre prima erano limitati alle sole Grandi Opere di cui alla Legge obiettivo.

A tal proposito, conosce il protocollo di verifica incrociata dei dati camerali, messo a punto dalle camere di commercio di Reggio Emilia, Modena, Crotone e Caltanissetta? Cosa ne pensa?

Conosco il protocollo, e sono anche al corrente delle soluzioni informatiche che consentono forme di analisi associativa visuale delle informazioni camerali e la ricezione automatizzata di variazioni su un insieme di realtà. Talune soluzioni avanzate predisposte dalle camere di commercio sono già operativamente in dotazione alle forze di polizia ed alla Dia. Il ministero dell'Interno punta in futuro, in esito alla piena applicazione delle nuove norme prima citate, alla realizzazione di strumenti di intelligence preventiva sempre più condivisi ed integrati, che consentano di far progressivamente cooperare non solo i domini informativi sui dati camerali, ma anche quelli di natura criminalistica e quelli provenienti da utilissime sorgenti informative, quali ad esempio l'Inps, l'agenzia delle dogane, l'agenzia del territorio ed altre, sia pure nel rigoroso rispetto di un'adeguata protezione dei dati sensibili

Le imprese colluse capaci di praticare il massimo ribasso negli appalti

Rapporto 1° semestre 2010 della DIA
(estratto della nota numero 50 a pagina 68)

"Nel marzo 2009 l'assemblea dei soci F.A.I. - Federazione Autotrasportatori Italiana della Sicilia Orientale rinnova il Consiglio direttivo ed eleggeva come nuovo presidente Angelo ERCOLANO (Torino, 6.03.1976), presidente della "Sud Trasporti s.r.l.". Angelo ERCOLANo è figlio di Giambattista, già sorvegliato speciale della p. s., a sua volta fratello di Giuseppe, coniugato con Grazia SANTAPAOLA, sorella di Benedetto. Giuseppe ERCOLANO è padre di Aldo (Catania, 14.11.1960), uomo d'onore, detenuto, già reggente della famiglia catanese di cosa nostra. Dell'intero settore dei trasporti quello marittimo, e le attività illecite ad esso connesse, rappresenta la minaccia principale in quanto interessa la grandissima maggioranza del traffico merci internazionale e risulta molto difficile da controllare. Inoltre, i porti della Sicilia sud-orientale costituiscono approdo naturale di sbocco da e verso nuovi mercati ad alto rischio di infiltrazioni criminali: Romania, Bulgaria, Russia, Ucraina, Georgia, Turchia e relativi collegamenti con i porti del Mar Nero."

L'intero rapporto è scaricabile al link:
http://www.interno.it/dip_ps/dia/semestrali/sem/2010/1sem2010.pdf

Alfredo Mantovano

Logistica: la Mafia ha scelto

- *Intervista al sottosegretario del ministero dell'Interno sulla relazione della Dia*
- *Nel rapporto semestrale emerge netta la strategia di infiltrazione della mafia nelle attività di trasporto e logistica*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Corriere dei Trasporti

Data 14-02-2011
Pagina 1
Foglio 3 / 3

Infiltrazioni: una cronaca quotidiana

Gennaio 2008

L'operazione della finanza denominata Gialloverde coinvolge a Melfi, in Basilicata, una società di logistica. L'azione prende le mosse da una vasta operazione antimafia condotta dalla Dia di Potenza, che si estenderà in seguito anche a Palermo.

Marzo 2008

"Siamo stati proprio noi della Contship a denunciare queste richieste e non siamo mai scesi a patto con la malavita. Contship non ha mai pagato tangenti e piuttosto che farlo, abbandoneremmo Gioia Tauro". Cecilia Battistello, presidente Contship.

Giugno 2009

Costanza Musso (Gruppo Grendi), denuncia il rischio della crescita di armatori che sono sorti con il riciclaggio di attività legate alla mafia: "Ci sono società con i conti che non tornano... ma comunque continuano ad andare avanti".

Maggio 2010

Eseguiti settanta arresti tra le organizzazioni che imponevano trasporti stradali nell'ortofrutta. Un'alleanza tra camorristi e mafiosi: Casalesi e Catanesi uniti e uno spaccato di un racket dell'autotrasporto ortofrutticolo.

Giugno 2010

Un successo dell'operazione Albachiara: si conclude, con una condanna, il processo sulle rapine agli autotrasportatori che venivano effettuate all'interno dell'area di sosta dell'Autogrill del terminal Tremestieri di Messina.

Febbraio 2011

La polizia di Caltanisetta confisca i beni a Nicolò Bartolotta, titolare d'impresa di autotrasporto a Gela. Avrebbe conquistato il controllo del trasporto di prodotti ortofrutticoli a Gela, con modalità mafiose, minacciando i vettori concorrenti.

A Catania si è consolidato un sistema di inquinamento dell'economia legale

Il valore della memoria

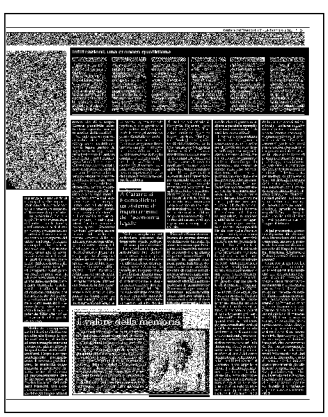
La commistione tra criminalità organizzata e autotrasporto non è una novità. Tutt'altro. Basta ricordare quanto è avvenuto negli Usa nel decennio tra la metà degli anni '50 e la metà degli anni '60. Un esempio eclatante, che si personifica nella figura di Jimmy Hoffa, presidente della Teamsters Union, il più grande sindacato americano degli autotrasportatori, con oltre due milioni di iscritti. La scalata al potere di Hoffa, una delle figure più ambigue e discusse della recente storia americana, fu agevolata dai suoi stretti rapporti con la mafia, pesantemente infiltrata nelle file dell'organizzazione, con leader della criminalità come Lucky Luciano, Anthony Giacalone e Anthony Provenzano. A porre fine alla sua carriera ci volle John Kennedy.

Il sottosegretario di Stato on. Alfredo Mantovano è delegato, con esclusione delle materie relative all'immigrazione e all'asilo, per le materie di competenza del Dipartimento della pubblica sicurezza, del Commissario per il coordinamento delle iniziative antiracket e antiusura, del Commissario per il coordinamento delle iniziative di solidarietà per le vittime dei reati di tipo mafioso e del Commissario straordinario del governo per le persone scomparse. Al sottosegretario di Stato Mantovano è delegata la presidenza della Commissione centrale per la definizione e applicazione delle speciali misure di protezione, prevista dall'art. 10 del decreto-legge 15 gennaio 1991, n. 8, convertito, con modificazioni, con legge 15 marzo 1991, n. 82

Corriere dei TRASPORTI

Autotrasporti e filiere logistiche: la Mafia allunga le sue spire

Logistica: la Mafia ha scelto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.