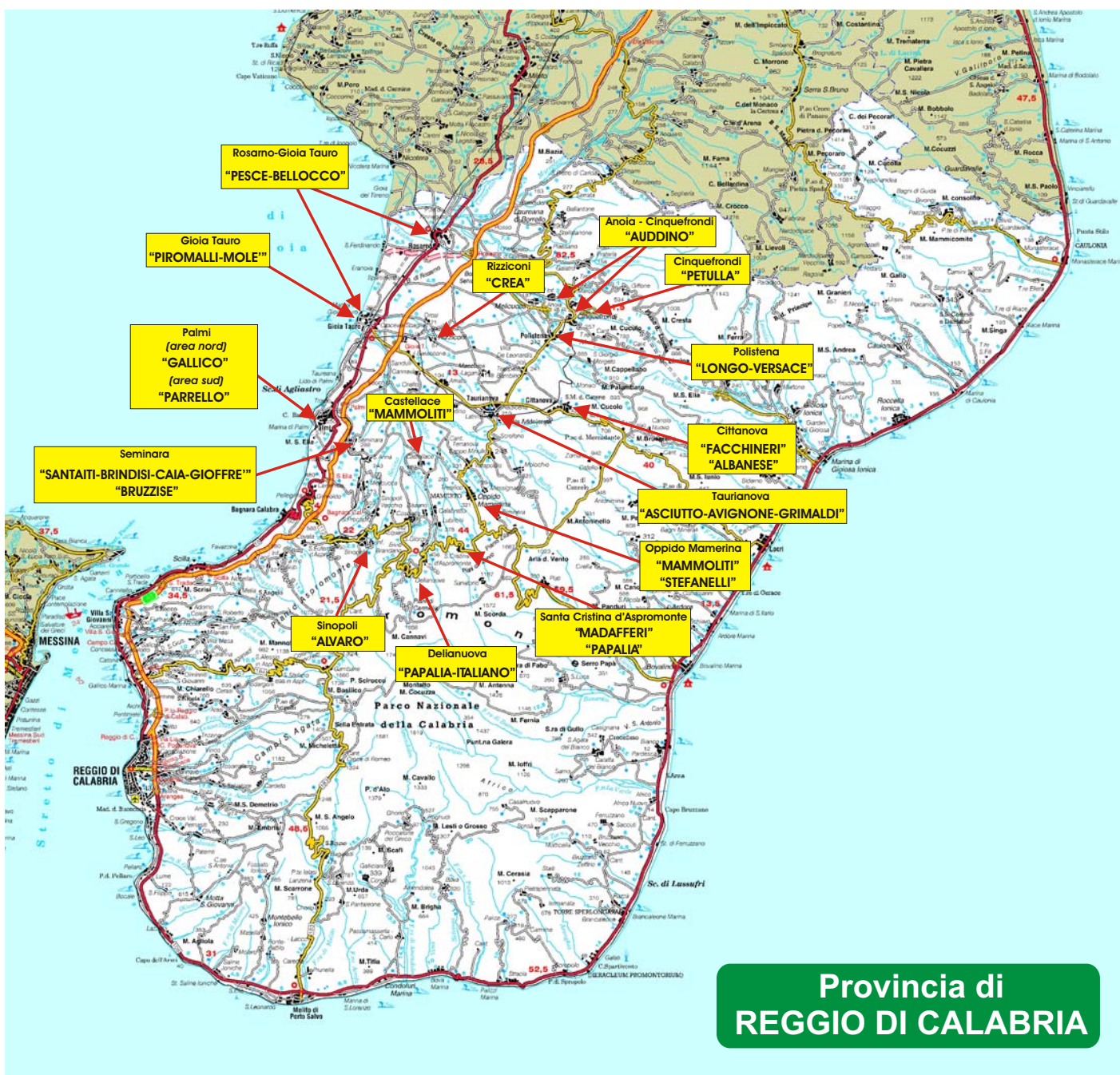


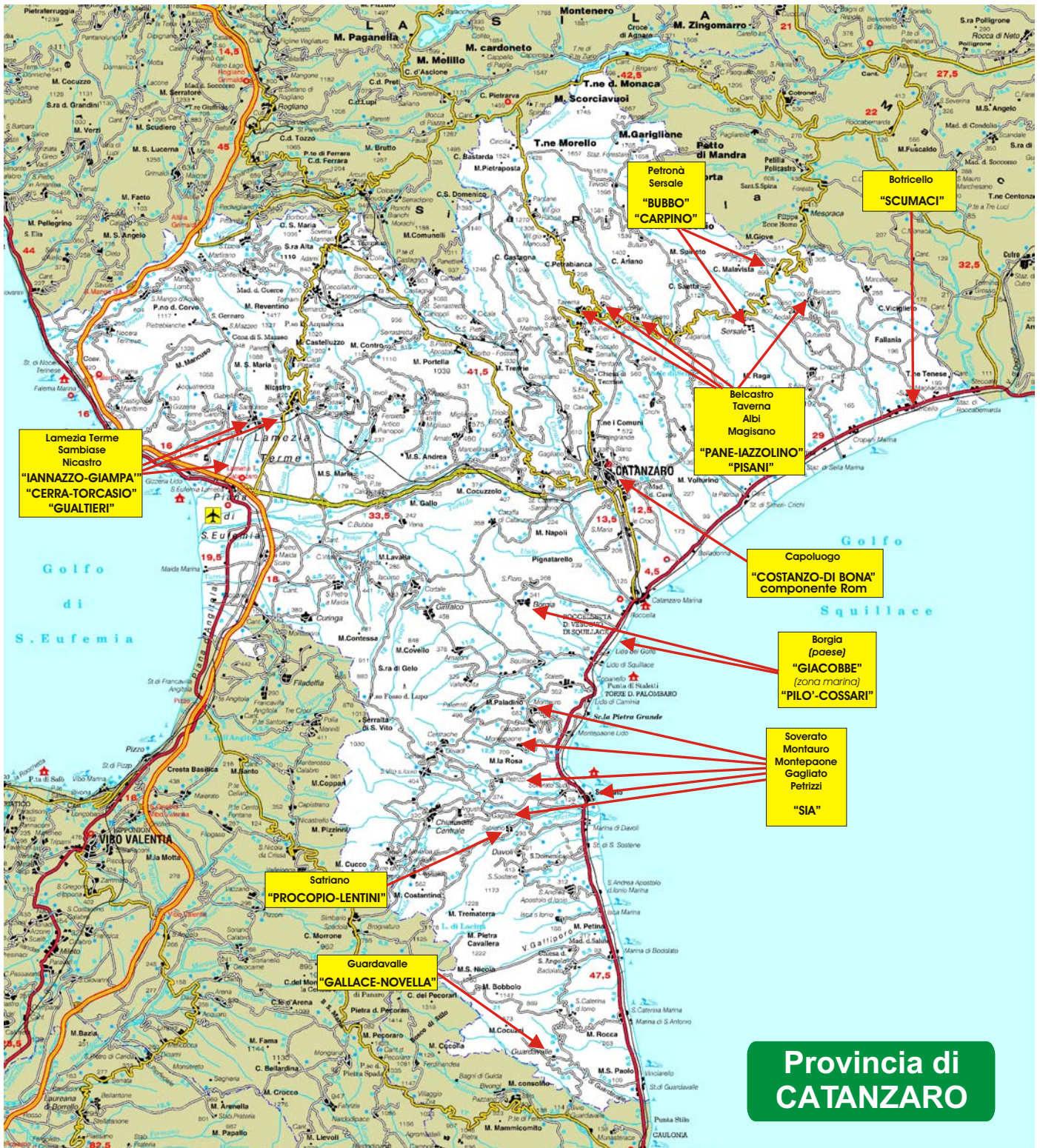
## COSCHE DELLA 'NDRANGHETA OPERANTI NELLA PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA

### VERSANTE TIRRENICO



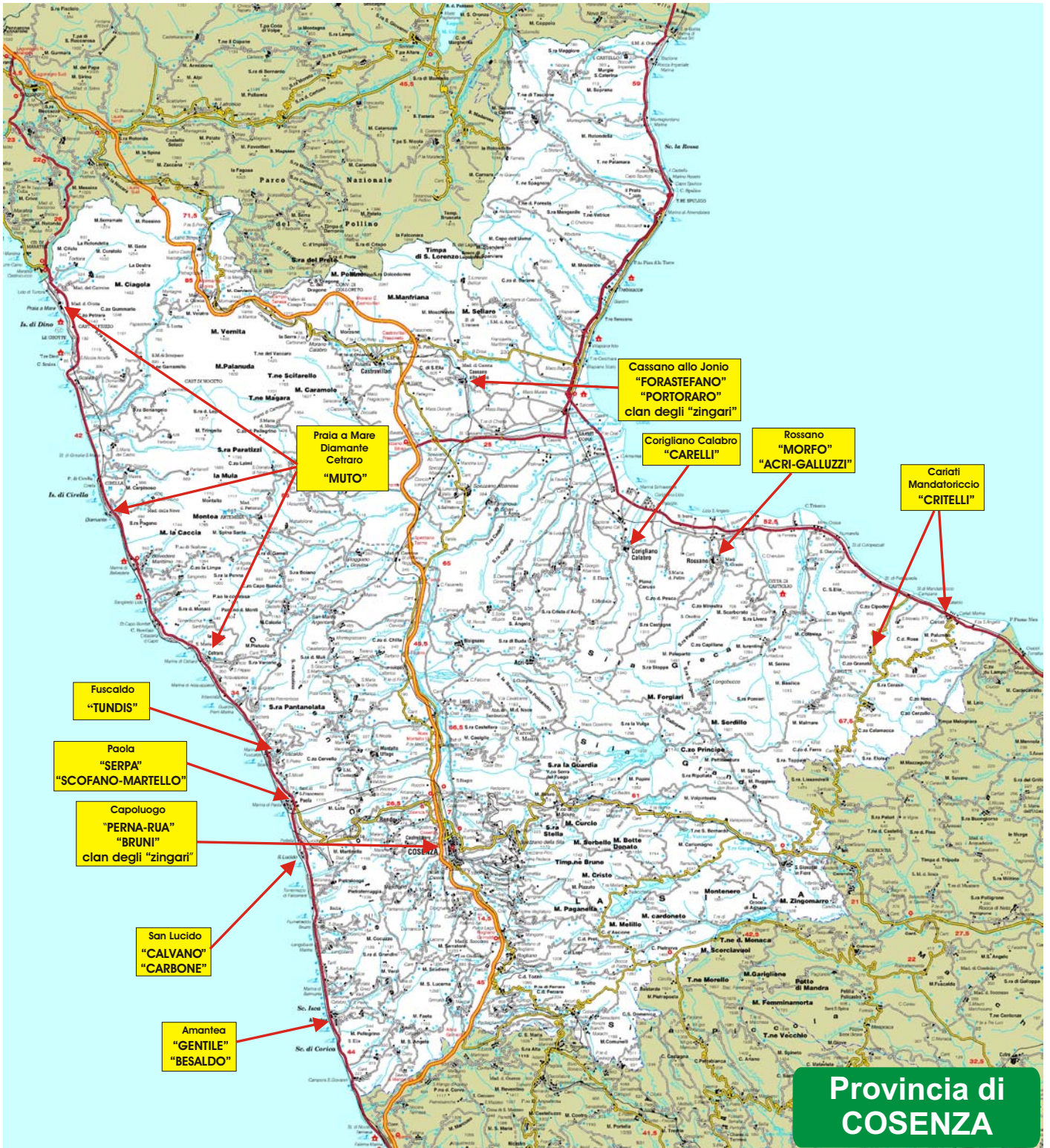


## COSCHE DELLA 'NDRANGHETA OPERANTI NELLA PROVINCIA DI CATANZARO



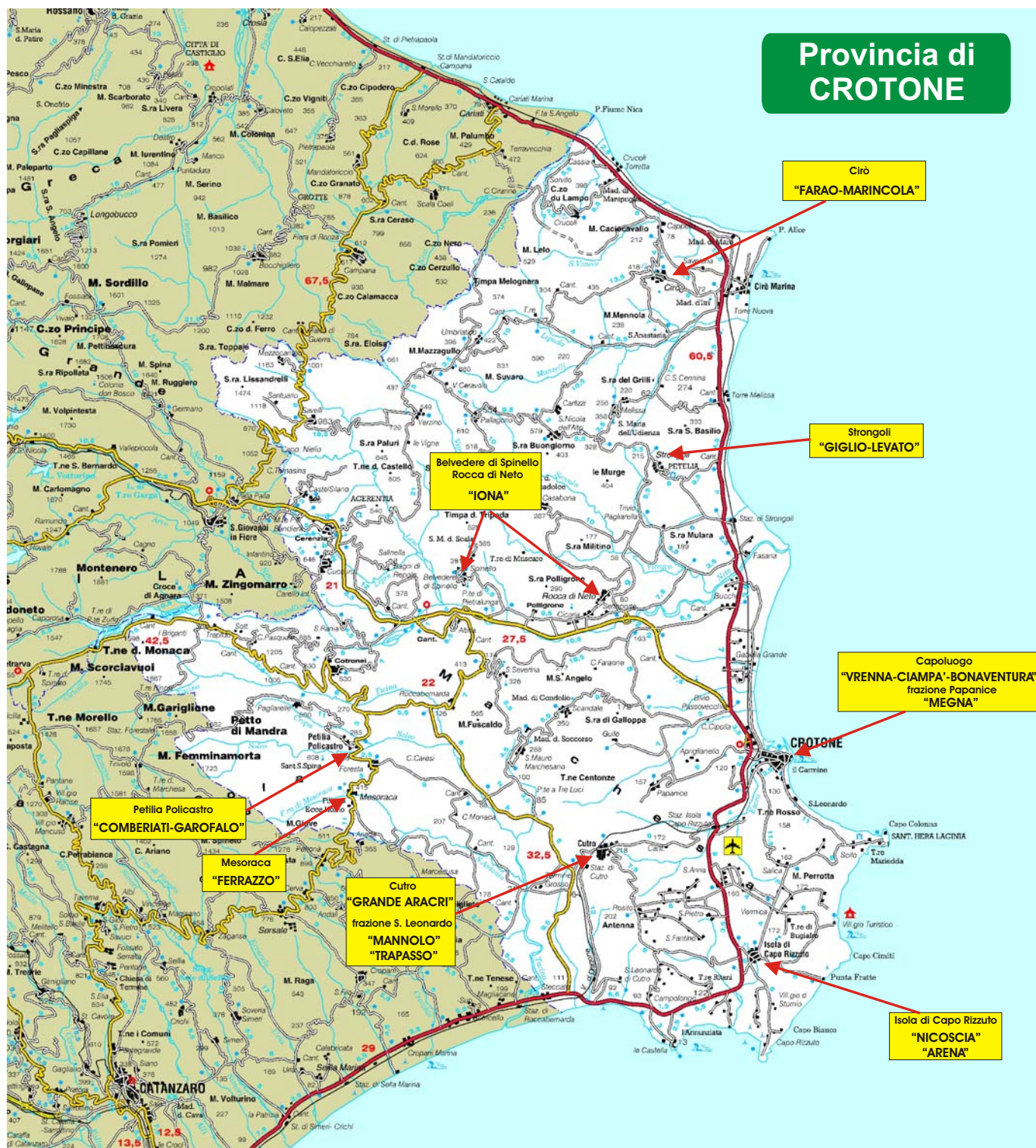


## COSCHE DELLA 'NDRANGHETA OPERANTI NELLA PROVINCIA DI COSENZA



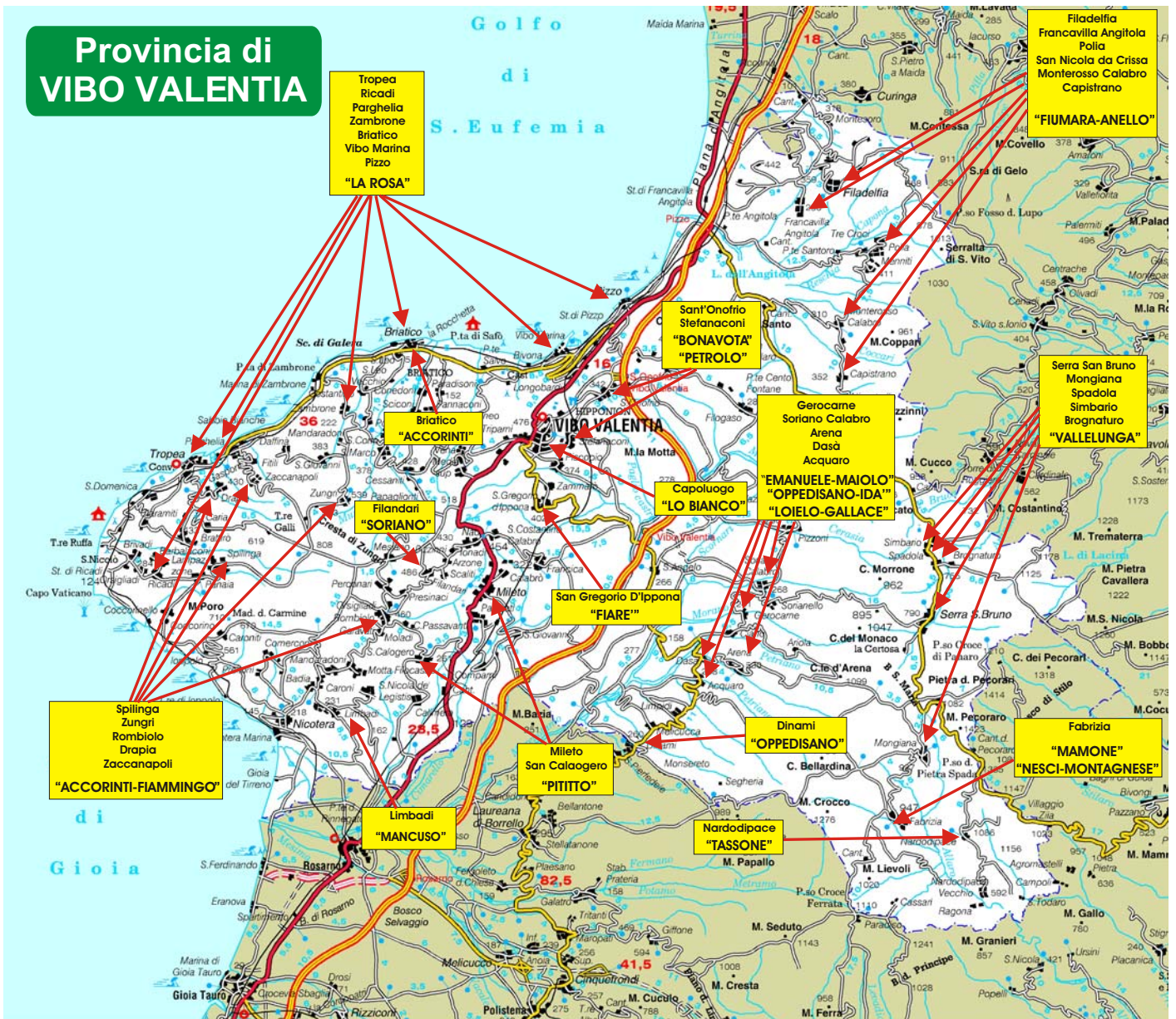


## COSCHE DELLA 'NDRANGHETA OPERANTI NELLA PROVINCIA DI CROTONE





### COSCHE DELLA 'NDRANGHETA OPERANTI NELLA PROVINCIA DI VIBO VALENTIA



## CAPITOLO IV

**Metafore della modernità****1 Il fallimento dello sviluppo**

Percorrendo la Calabria dal Pollino allo Stretto, zigzagando tra le interruzioni dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria e “gustando” i tempi lunghi imposti da lavori in corso infiniti, si può toccare con mano l'effetto del processo distorto di modernizzazione che negli ultimi trent'anni ha trasformato il paesaggio sociale e produttivo della regione.

Capannoni industriali abbandonati e luccicanti centri commerciali, coste stuprate dall'abusivismo e dalla cementificazione selvaggia, campagne moderne e ordinatamente coltivate ed ettari di fondi abbandonati, rare isole produttive modernamente attrezzate e reperti di archeologia industriale, usurati dal tempo, testimoni di uno sviluppo promesso e mai arrivato.

Nonostante l'impegno politico e finanziario profuso nei decenni - dalla Cassa per il Mezzogiorno a tutta la politica degli interventi straordinari - uno sviluppo armonico della realtà calabrese continua a rimanere una chimera, un obiettivo il cui conseguimento spesso si allontana di pari passo con l'avanzare di programmi e progetti di investimento, inesorabilmente frenati anche dalla presa che la 'ndrangheta mantiene sull'intera economia della regione.

A fronte della fragilità e permeabilità dell'apparato politico amministrativo e della lentezza con cui procedono gli interventi volti ad una sua razionalizzazione e ad un miglioramento della sua efficienza, la 'ndrangheta ha manifestato, al contrario, una rapida capacità di adeguarsi alle trasformazioni intervenute nel contesto economico e sociale.

Forte del suo atavico radicamento territoriale, mantenuto costante nel tempo, ed irrobustita da disponibilità finanziarie sempre maggiori, ha acquisito una sempre maggiore capacità di condizionamento ed inquinamento degli organi ed apparati amministrativi e politici calabresi.

Esempi emblematici rimangono i casi del porto di Gioia Tauro e dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, grandi, strategiche ed eternamente incompiute infrastrutture, su cui le cosche hanno esteso nel tempo i loro tentacoli sovrastando in alcune fasi il tentativo di contrasto, che pure negli anni ha ottenuto significativi risultati.

In entrambi i casi risulta essersi perpetuato il perverso paradigma in base al quale le infiltrazioni della 'ndrangheta negli appalti e subappalti per la realizzazione delle grandi infrastrutture con quanto ne consegue in termini di dispersione delle risorse e di qualità delle realizzazioni sono state favorite nel corso dei decenni dagli accordi stretti, e spesso raggiunti in via preventiva, tra le grandi imprese nazionali e i capi delle più importanti famiglie mafiose dei territori interessati dai lavori.

Tali patti non si sarebbero potuti stringere in assenza di un sistema di connivenze con gli apparati politico amministrativi.

Le indagini svolte e i diversi processi celebrati nell'ultimo decennio hanno messo a nudo un diffuso atteggiamento di pressoché totale assenza di collaborazione da parte degli imprenditori con le forze dell'ordine e la magistratura, oltreché una piena sudditanza alle varie pratiche estorsive: dal pagamento del pizzo, all'imposizione delle forniture e della manodopera, all'accettazione dell'estromissione da gare di appalto e lavori in favore di imprese riconducibili alle famiglie mafiose.

Su tale costume non ha inciso negli ultimi tempi neanche la posizione assunta da Confindustria Sicilia, che ha finalmente approvato un codice deontologico che prevede l'espulsione delle imprese che non denunciano la loro condizione di assoggettamento a Cosa nostra, né la

presa di posizione dei vertici nazionali dell'organizzazione, che hanno invitato i loro iscritti a recidere i rapporti con le organizzazioni mafiose.<sup>84</sup>

È significativa la circostanza, certamente non casuale, che proprio Confindustria di Reggio Calabria sia stata commissariata.

Ma indagini e processi, come sottolineato dalla Direzione Nazionale Antimafia,<sup>85</sup> hanno evidenziato anche il persistere di un grave problema di infiltrazioni e collusioni tra famiglie mafiose e pubbliche amministrazioni locali. Così spiega il meccanismo un'ordinanza del GIP di Catanzaro del 13/9/2006, emessa nei confronti di appartenenti al clan Mancuso:

“La struttura in esame, inoltre, secondo quanto emerso dalle indagini, è riuscita ad infiltrarsi anche nel settore della pubblica amministrazione, pilota l'assegnazione di gare ed appalti pubblici e quindi beneficia, in modo diretto o indiretto, delle notevoli risorse finanziarie a tal fine stanziate. Dalle indagini è emerso dunque uno spaccato desolante delle attività economiche pubbliche o private svolte nel contesto territoriale sopraindicato: tutte le più significative ed importanti realtà produttive e commerciali appaiono dominate dal potere mafioso che annienta la libertà d'iniziativa economica privata, inquina la gestione della cosa pubblica, in una parola impedisce il reale sviluppo del territorio le cui risorse naturali, lungi dall'essere patrimonio della collettività, in realtà diventano strumento di arricchimento e consolidamento dei componenti del gruppo per cui si procede” ed ancora “I Mancuso erano soliti infiltrarsi ad ogni livello sia economico che politico operando unitamente alle famiglie Piromalli e Pesce sulla zona della Piana di Gioia Tauro. In particolare i Mancuso controllavano tutto il vibonese....”.

<sup>84</sup> Audizione del Presidente Nazionale di Confindustria Luca Cordero di Montezemolo.

<sup>85</sup> Relazione D.N.A. 2007.



## 2. Gioia Tauro, Porto Franco

La Commissione Antimafia della XV Legislatura per la sua prima missione in Calabria ha scelto simbolicamente di cominciare il suo lavoro d'inchiesta nel porto di Gioia Tauro.

Si sono svolte lì le prime audizioni.

Gioia Tauro ed il suo porto rappresentano la metafora di un processo di modernizzazione senza sviluppo che ha segnato il corso della storia della Calabria da decenni. È alla fine degli anni '60, infatti, nel vivo di una straordinaria stagione politica e culturale che animò il dibattito meridionalista che ebbe proprio in Calabria importanti protagonisti, che si afferma la prima grande idea di programmazione degli interventi pubblici. Da allora tanto tempo è passato ma forse quella, al di là delle diverse opinioni, rimane l'ultima grande idea organica di sviluppo della Calabria. Da quel momento sono cambiate le politiche di intervento verso il Sud al fine di accorciare il divario dal resto del Paese. Rimane però un dato: la Calabria si colloca agli ultimi posti in tutti gli indicatori di sviluppo, economici e sociali.

Una storia di illusioni e disincanto che ha animato scontri politici e lotte sociali, dibattiti parlamentari e interessi materiali, grandi inchieste giornalistiche ed azioni giudiziarie. Una storia complessa con tanti protagonisti e un convitato di pietra: la 'ndrangheta.

Il porto, progettato negli anni '60 come porto industriale al servizio del mai realizzato V° Centro Siderurgico, venne inaugurato solo nel 1992 e la sua definitiva destinazione fu quella di *terminal-hub* per containers, sulla base di un progetto dell'imprenditore Angelo Ravano, legale rappresentante della multinazionale Contship Italia, che mirava a farne il principale scalo di transhipment di containers del Mediterraneo.

Il progetto fu condiviso dal Governo dell'epoca, che siglò con il Ravano un apposito "Protocollo di Intesa".

Ed in effetti l'attività avviata dalla Contship e dalla sua filiazione Medcenter Containers Terminal (MCT) si è sviluppata a ritmo elevato, fino a far assumere allo scalo, nel 1995, il ruolo *leader* nel settore del *transshipment* nell'area mediterranea.

Le indagini condotte tra il 1996 ed il 1998 dalla Squadra Mobile e dalla D.I.A. di Reggio Calabria, confluite nel processo denominato "Porto", e conclusosi con la condanna di numerosi imputati, dimostrano come l'interesse e la volontà della 'ndrangheta di mettere le mani sulla straordinaria occasione di arricchimento costituita dal Porto si fossero manifestate ancor prima che il concessionario iniziasse la sua attività.<sup>86</sup>

- <sup>86</sup> Richiesta, in data 8 ottobre 1998, del P.M. della DDA di Reggio Calabria di misura cautelare nei confronti di Piromalli Giuseppe + 36, imputati.
- A) per il delitto di cui all'art. 416 bis commi I, II, III, IV, V, VI C.P. perché si associavano tra loro nell'ambito della 'ndrangheta della Piana di Gioia Tauro operante nel territorio dei comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando - articolantesi nelle 'ndrina "Piromalli - Molè" che esercitava il potere criminale nel territorio di Gioia Tauro, "Pesce" e "Bellocco", che esercitavano il potere criminale nel territorio di Rosarno, e tutte anche nel territorio di San Ferdinando - costituendo un'organizzazione mafiosa che - avvalendosi della forza di intimidazione che scaturiva dalle dette 'ndrine e delle corrispondenti condizioni di assoggettamento e di omertà che si creavano nei citati territori, ove era insediata la potenza criminale delle predette affermatasi nel corso del tempo con la commissione di efferati delitti contro la persona ed il patrimonio e grazie anche all'ampia disponibilità di armi, ed operando anche sulla scorta degli accordi che negli anni '92 e '93, in virtù del controllo che le dette 'ndrine esercitavano sul territorio, con le medesime aveva stretto il Presidente della Contship Italia S.p.a. Ravano Angelo in funzione dello sfruttamento economico del "Porto di Gioia Tauro" che ricadeva nell'area dei menzionati territori - aveva come scopo quello:
- 1) di trarre illeciti profitti dalle attività economiche, in gran parte finanziate dallo Stato e da altri enti pubblici nazionali e dalla Comunità Europea, connesse allo sviluppo della detta struttura derivante dall'accordo di programma concluso tra il Governo Italiano e la predetta S.p.a. in data 29.7.94, ed avente per oggetto il completamento del porto, l'inizio della sua attività e l'adeguamento e sistemazione della circostante area;
  - 1) di influire sulle decisioni della Pubblica Amministrazione relative all'assetto territoriale dell'area interessata e, corrispondentemente, di ottenere il favore e/o la complicità dei pubblici ufficiali competenti;
  - 2) di conseguire vantaggi patrimoniali dalle imprese operanti nel territorio attraverso affidamenti di lavoro e/o erogazioni di forniture di beni e/o servizi (da distribuire in base a precisi accordi di ripartizione territoriale intercorsi tra le dette 'ndrine) ed assunzione di mano d'opera, ovvero direttamente attraverso la corresponsione di somme di denaro a titolo di compendio estorsivo;
  - 3) di accaparrarsi fraudolentemente contributi e/o agevolazioni economico - finanziarie da parte dello Stato ed altri Enti pubblici, anche attraverso la partecipazione allo svolgimento delle attività produttive nell'area portuale e nella circostante zona industriale;
  - 4) e, comunque, infine, di procurarsi ingiuste utilità.

**Molè Girolamo, Albanese Girolamo**

- B) del reato p. e p. dagli artt. 81, cpv., 110, 112 II comma, 56, 629 (in relazione all'art. 628, comma III, n. 1 e 3 e 61 n. 7) c.p. e 7, I comma, L. 203/1991, per avere, in concorso tra loro e con Pepè



Contestualmente, già nella fase ideativa del progetto, si era manifestata la subalternità alla 'ndrangheta della Contship Italia e del suo leader e fondatore Angelo Ravano, con l'obiettivo di realizzare senza ostacoli ed interferenze il suo progetto imprenditoriale.

Ravano mostrava così di considerare l'organizzazione mafiosa non un nemico della libera iniziativa economica, da contrastare e denunciare, ma un interlocutore affidabile e necessario a tutela e garanzia della realizzazione del proprio progetto imprenditoriale.

Il processo, conclusosi nel 2000, ha dimostrato che la realizzazione del più importante investimento di politica-industriale mai pensato per il Sud, era stato preceduto da un preventivo accordo tra la multinazionale diretta dall'imprenditore Angelo Ravano e le cosche Piromalli – Molè di Gioia Tauro e Bellocco – Pesce di Rosarno, allora come oggi dominanti nella Piana di Gioia Tauro, unite in un unico cartello e unitariamente rappresentate nelle trattative dal boss Piromalli.

La circostanza, peraltro, non può suscitare meraviglia, poiché da numerose indagini è emerso come le cosche del reggino, a differenza di quelle radicate in altre realtà territoriali, dopo la fine della guerra fratricida, agli inizi degli anni novanta, avevano dato vita ad una sorta di rete federale

---

Domenico, Sicari Giuseppe, Piromalli Giuseppe, Pesce Savino, Piromalli Gioacchino, Riso Vincenzo, Zito Antonio e Zungri Antonio (nei cui confronti si procede separatamente per questo reato), ed ignoti, tutti facenti parte di un'associazione di tipo mafioso, il Molè, il Pepè ed il Piromalli Giuseppe come promotori della cooperazione nel reato, con minacce - poste in essere da più persone riunite - di gravi ritorsioni in caso di rifiuto e prospettando protezioni in tutti i settori in caso di accordo (così facendo intendere di gestire il potere mafioso nella zona, dal che derivava ulteriore ragione di intimidazione), compiuto atti idonei diretti in modo non equivoco a costringere la società «Medcenter», nella persona del suo Vice Presidente Walter Lugli, e la società «Contship», in persona del suo Presidente Enrico Ravano, a versare una tangente corrispondente alla somma di dollari 1,50 per ogni container scaricato, pari al 50% degli effettivi profitti conseguiti dalle Società per ogni container, nonché ad inserire nelle attività dei servizi portuali società dagli stessi imputati segnalate (alcune delle quali facenti capo ad essi medesimi), e così ponendo in essere una molteplicità di atti diretti a conseguire ingiusti profitti con danni di rilevante entità per la Società. Senza riuscire in tale intento per cause indipendenti dalla loro volontà e precisamente per l'intervento delle Autorità che interrompevano il protrarsi dell'azione criminosa.

Con l'aggravante di avere commesso il fatto avvalendosi delle condizioni previste dall'art. 416-bis c.p., ovvero al fine di agevolare l'attività dell'associazione per delinquere di stampo mafioso denominata «Cosca Piromalli - Molè» di Gioia Tauro, e della collegata «Cosca Pesce» di Rosarno. In Gioia Tauro, Rho (MI) fino al 14.4.1997.

ai cui vertici sedevano i capi delle maggiori famiglie, con l'obiettivo di gestire e ripartire tra loro gli affari e dirimere eventuali controversie.

L'accordo prevedeva il pagamento di una sorta di "tassa" fissa di un dollaro e mezzo su ogni container trattato in cambio della "sicurezza" complessiva dell'area portuale. La cifra potrebbe apparire irrisoria ma va rapportata al numero complessivo di containers trattati annualmente, quasi 3 milioni oggi e circa 60.000 all'epoca, per capire quanto essa rappresenti un'enorme fonte di liquidità.

Per gestire l'affare miliardario dell'estorsione alla Contship, secondo i giudici del Tribunale di Palmi, le cosche della Piana, sia le più importanti che le minori, si erano federate in una sorta di "supercosca".

Il progetto non riguardava solo il pagamento della "tassa sulla sicurezza", crescente proporzionalmente allo sviluppo delle attività delle società portuale, ma anche quello di ottenere il controllo delle attività legate al porto, dell'assunzione della manodopera e i rapporti con i rappresentanti dei sindacati e delle istituzioni locali.

La 'ndrangheta, quindi, coglieva l'occasione che le consentiva di uscire dalla sua condizione di arretratezza per divenire protagonista dinamico della "modernizzazione" della Calabria.

Il progetto, nonostante l'azione della magistratura, è stato in parte realizzato: esso ha portato, infatti, al sostanziale dissolvimento di qualunque legittima concorrenza da parte di imprese non mafiose o non soggette alla mafia, estromesse dai lavori, dalle forniture, dai servizi e dalle assunzioni di manodopera ed ha introdotto elementi di scarsa trasparenza nei comportamenti di enti ed istituzioni locali. Tra questi enti spicca il Consorzio per lo Sviluppo dell'Area Industriale che, nei primi anni, era l'unico organo competente in materia di approvazione di progetti, assegnazione di aree, spesa dei finanziamenti etc..



Negli anni a seguire a ciò si sono aggiunti sia la confusione di poteri e competenze tra il Consorzio e la costituita Autorità Portuale sia i conseguenti conflitti tra i due Enti aggravati dall'assenza di controlli e di coordinamento da parte della Regione e degli altri enti locali.

Dagli elementi raccolti da questa Commissione<sup>87</sup> i problemi evidenziati sono ancora oggi irrisolti.

Perdura il controllo diretto o indiretto da parte della 'ndrangheta su buona parte delle attività economiche riconducibili all'area interessata e la capacità delle cosche di utilizzare le strutture portuali per traffici illeciti, e anche leciti, di varia natura.

Permangono ugualmente scelte e comportamenti di poca trasparenza degli enti titolari di competenze sull'area portuale e sull'adiacente area di sviluppo industriale.

Tale situazione, se non vi si pone rimedio, è inevitabilmente destinata ad aggravarsi in relazione agli ingenti investimenti che nei prossimi anni interesseranno l'intera area di Gioià Tauro e lo sviluppo dello Scalo:

- costruzione dell'impianto per la rigassificazione del gas naturale liquefatto, cui si accompagnerebbe la cosiddetta "piastra del freddo", con l'insediamento di aziende manifatturiere e logistiche legate all'utilizzo del freddo, sottoprodotto dell'impianto principale;
- piattaforma logistica intermodale, destinata a sfruttare le grandi aree disponibili per l'allestimento di molteplici servizi collegati allo scalo merci, che verrebbe collegato a differenziate reti di trasporto;
- *hub* automobilistico, destinato ad accogliere i veicoli esportati in Europa dalle industrie dell'Estremo Oriente, con relativo adeguamento di tutte le strutture oggi esistenti.

---

<sup>87</sup> Acquisizioni documentali e Audizioni dei soggetti, sia istituzionali che privati, che hanno avuto ragione di occuparsi del fenomeno o di entrare in contatto con lo stesso, Audizioni e relazioni fornite.

Le cosche Piromalli – Molè, Bellocco- Pesce e le altre ad esse collegate hanno già dimostrato di non trascurare alcun settore economico nelle zone da esse dominate, con una grande capacità di adeguarsi sia dal punto di vista strettamente criminale che da quello finanziario ed imprenditoriale alle nuove opportunità offerte loro sul territorio.

Le attività di intelligence ed investigative hanno dimostrato che gran parte delle attività economiche che ruotano attorno e all'interno dell'area portuale sono controllate o influenzate dalle cosche della Piana, che utilizzano la struttura anche come scalo per i loro traffici illeciti.<sup>88</sup>

Peraltro, come rilevato dalla stessa D.D.A. la fase di pace che caratterizza l'attuale momento storico e l'assenza di manifestazioni eclatanti di violenza verso le imprese può avere una sola spiegazione: le cosche hanno deciso di gestire nel silenzio i grandi affari che si prospettano nella Piana e di continuare a sfruttare nel modo migliore il controllo che esse esercitano sul porto.

Sempre la D.D.A. di Reggio Calabria, con un'indagine condotta assieme ai R.O.S. dei Carabinieri, ha svelato l'esistenza di un gruppo criminale con funzionari infedeli dell'Agenzia delle Dogane, responsabile di controlli doganali irregolari.

Il circuito delle verifiche doganali e dei servizi di intelligence e di controllo dei containers sbarcati – circa 3.000.000 nel 2006 – ha un'importanza strategica per il contrasto alle infiltrazioni della criminalità organizzata.

Del resto è l'intera gamma delle attività interne e dell'indotto a subire il condizionamento mafioso: dalla gestione dello scalo alle assegnazioni dei terreni dell'area industriale, dalla gestione della distribuzione e spedizione delle merci al controllo dello sdoganamento e dello stoccaggio dei containers.

---

<sup>88</sup> Relazione D.D.A. di Reggio Calabria "Analisi e proposte in merito ad un rafforzamento dei presidi di legalità nel Porto di Gioia Tauro del 16/3/2007" (doc. 225.1).



Ma il porto offre alle cosche anche un'importante opportunità per diversificare le proprie attività illecite.<sup>89</sup>

- Traffico illecito di rifiuti:

L'indagine "Export" del luglio 2007, condotta dalla Procura della Repubblica di Palmi, ha consentito il sequestro, nell'area portuale, di 135 containers carichi di rifiuti di diversa specie e qualità diretti in Cina, India, Russia ed in alcune nazioni del Nord Africa.

Si tratta di un'indagine particolarmente complessa che coinvolge anche le Procure di Bari, Salerno, S. Maria Capua Vetere, Monza e Cassino e riguarda 743.150 Kg. di rifiuti da materie plastiche, 154.870 Kg. di contatori elettrici, 1.569.970 Kg. di rottami metallici, 10.800 Kg. di parti di autovetture e pneumatici, 695.840 Kg. di carta straccia. Rilevantissimo è il numero delle persone indagate con il coinvolgimento di 23 aziende italiane operanti nel campo dello smaltimento dei rifiuti.

- Contrabbando di tabacchi:

questa attività sta attraversando, nuovamente, una fase di espansione, e, contemporaneamente, una fase di trasformazione dei modelli tradizionali.

La crescita delle vendite illegali di tabacchi coincide con il generale aumento dei consumi mondiali – specie delle zone più povere – frutto dell'intensa opera di marketing delle multinazionali.

I grandi produttori di sigarette, infatti, vogliono recuperare, a livello mondiale, le perdite determinate dalla notevole contrazione della domanda, verificatasi negli ultimi anni nei paesi occidentali, e soprattutto negli U.S.A., in conseguenza dei successi delle campagne antifumo e dei sempre più diffusi impedimenti legali al consumo.

---

<sup>89</sup> Audizione in Commissione parlamentare antimafia nel corso della missione a Reggio Calabria e Gioia Tauro, il 23 e 24 luglio 2007.

Il 7 giugno 2006, nove tonnellate di tabacco di contrabbando di marca "Bon", per un valore di un milione e mezzo di euro, sono state sequestrate dalla guardia di finanza al termine di un'operazione condotta nel porto di Gioia Tauro. Il carico è stato scoperto all'interno di un container proveniente da Jebel Ali (Emirati Arabi) con la motonave "MSK Detroit". Il contenitore carico di sigarette, ma che avrebbe dovuto trasportare giocattoli, era destinato in Croazia.

Il 2 agosto 2006 sono state sequestrate oltre sei tonnellate di sigarette.

Erano nascoste all'interno di un container sempre proveniente da Jebel Ali (Emirati Arabi) e con successiva destinazione Salonicco (Grecia). Il container doveva contenere "pannelli di cartongesso" e invece sono state trovate oltre 30 mila stecche di sigarette di marca "Passport" per un valore di oltre un milione di euro”.

- Traffico di sostanze stupefacenti:

Il porto, come evidenziato dall'operazione “Decollo bis”, rappresenta un nodo strategico per tutte le rotte mediterranee della droga.

Questa operazione portava all'emissione da parte del GIP di Catanzaro di un'ordinanza di custodia cautelare nei confronti di 112 soggetti, tra i quali alcuni esponenti della cosca Pesce di Rosarno. Nell'ambito della stessa operazione, nel porto di Salerno venivano sequestrati 541 kg. di cocaina, importata attraverso la ditta Marmi Imeffe di Vibo Valentia con destinazione il porto di Gioia Tauro.<sup>90</sup>

L'operazione è una delle tante che provano come il porto nella fase della massima espansione delle sue attività fosse già utilizzato dalle 'ndrine come porta d'accesso di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti.

---

<sup>90</sup> Schede DIA relative ad operazioni condotte nei confronti di appartenenti alla 'ndrangheta.