

L'inchiesta, il business

«Ci sono pochi controlli» Così i traffici illeciti fanno rotta sul porto

► La verità sulle irregolarità dello scalo scoperta con l'operazione Tortuga

► Non solo droga ma anche pannelli solari tabacco per narghilè e mangime per cani

Petronilla Carillo

«Una sistematica omissione di controlli ed una allarmante continuità tra funzionari doganali e operatori commerciali», è tutto qui, nelle parole usate lo scorso maggio dal gip Maria Zambano nell'ordinare gli arresti richiesti dal pm Elena Guarino, la risposta al perché il porto di Salerno è da sempre crocevia dei traffici illeciti. Rotte di merce illegale (e non solo droga) portate alla luce dall'inchiesta Tortuga seguita dagli uomini del Gruppo Salerno della guardia di finanza agli ordini del colonnello Sebastiano Barbatto. Insomma, la gestione «amichevole» per anni fatta alle Dogane, con la conseguente mancanza di controlli, sarebbero le caratteristiche che spingono gli operatori del mercato illegale a scegliere Salerno rispetto ad altri scali. Anche a Napoli. Un valore che si aggiun-

ge alla mole di traffico commerciale abbastanza elevata: 215.934 container in ingresso in dodici mesi del 2019, 197.293 in uscita.

IL COMMERCIO

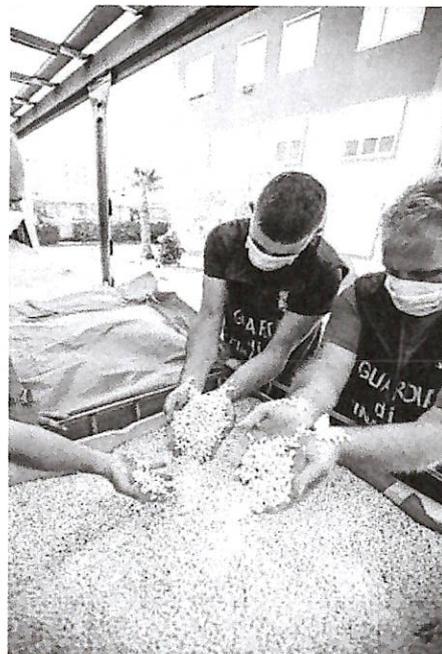
Il commercio illegale, secondo quanto rilevato dai finanziari del Gruppo Salerno, avviene sia per quanto riguarda l'export Ce sia per l'import seguendo rotte ben definite, non soltanto europee. Il capoluogo, difatti, ha rap-

porti commerciali anche con il nord Africa, l'Africa orientale, la Turchia, i paesi arabi, la Cina. Le coperture di merci sono invece le più svariate, anche se, quella utilizzata per importare le anfetamine dalla Siria (l'operazione del Gico di Napoli dell'altro giorno), e senza ombra di dubbio la più innovativa: cilindri di carta industriale e ingranaggi di motori per aerei. In passato si è usato di tutto: dalla chincaglieria etnica alla frutta, dalle vetto-

raglie alle interapedini dei mobili. L'operazione Tortuga ha però consentito di chiudere il cerchio anche su quelle che sono le esportazioni illegali: dai pannelli solari rubati, alle auto con il numero di telaio modificato; quindi tabacco per i narghilè e rifiuti di ogni genere, dai copertoni delle auto alla componentistica elettronica, persino alla centraline dell'energia elettrica che vengono dismesse. Ci sono poi i prodotti contraffatti. Il sequestro più particolare è avvenuto lo scorso anno quando, sempre i finanziari salernitani, recuperarono oltre 22 tonnellate di alimenti per cani, a bordo di un camion proveniente dalla Spagna, per un valore di 33mila euro, sulle cui confezioni era apposta in più punti la dicitura «alta qualità - prodotto in Italia», riportata anche all'interno di un logo che riproduceva i colori della bandiera italiana, al chiaro fine di trarre in inganno gli acquirenti.

L'INCHIESTA NAPOLETANA

Abbottonatissimi gli inquirenti di Napoli che hanno rintracciato il carico di anfetamine. Secondo sequestro in poche settimane, il che fa supporre che possano esserci altri carichi in giacenza al porto. I finanziari del Gico



non escludono al momento che la società svizzera presunta destinataria del carico, realmente esistente, sia stata utilizzata come copertura a sua insaputa. Una ipotesi che prenderebbe sempre più piede anche se ci sono ancora indagini in corso.

I PRECEDENTI

Prima dell'operazione Tortuga, che ha portato alla luce uno scenario di collusione particolare, fu il 2007 l'anno nero nella storia dei traffici illegali al porto di Salerno. Fu quello l'anno in cui furono ritrovati in un container 250 chili di cocaina in arrivo dal sud America. Ed allora lo scalo commerciale è diventato di «interesse» anche per il ministero dell'Interno che ha chiesto e ottenuto una intensificazione dei controlli per quanto riguarda la merce in ingresso ma anche quella in uscita. E così è venuto fuori che la droga non è l'unico affare. Di recente è tornato in

piedi il traffico di sigarette di contrabbando mentre non si sarebbe mai fermato quello dei rifiuti speciali non pericolosi, ancora oggi il vero business; diversi i carichi destinati a Burkina Faso o ad alcuni Paesi del nord Africa, controllati e bloccati al porto. Molti di questi rifiuti, spesso pneumatici che avrebbero mercato nell'Africa del nord nell'ambito dello smaltimento illecito. Di recente, anche componenti elettroniche in disuso da noi ma recuperate in Paesi africani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PER IL GICO DI NAPOLI LA SOCIETÀ SVIZZERA DESTINATARIA DELLE ANFETAMINE DIVENTA COPERTURA A SUA INSAPUTA

IL 2007 ANNO NERO SCOPERTO ANCHE L'AFFARE RIFIUTI NON PERICOLOSI E I RAPPORTI CON IL BURKINA FASO



Diletta Turco

Un necessario potenziamento delle attività di «intelligence» interne al porto, soprattutto sulle rotte che toccano «aree a rischio», anche attraverso l'integrazione dei «sistemi informatici dei terminal contenitori con i sistemi informatici della Guardia di Finanza». È Agostino Gallozzi, presidente dell'omonimo gruppo industriale che, da decenni, si occupa di trasporto e logistica delle merci a lanciare la proposta di rete di controllo unificata tra forze dell'ordine e aziende portuali. La proposta arriva all'indomani del maxi sequestro effettuato dalle Fiamme Gialle al porto di Salerno di 84 milioni di pasticche di droga.

Presidente, Salerno è diventata teatro di affari internazionali poco chiari. Cosa ne pensa?

«Partiamo da un presupposto e cioè che la lotta contro il traffico di stupefacenti deve essere sempre dura e senza quartiere. Desidero esprimere un forte plauso e un sentito ringraziamento. C'è sempre una forte pressione su tutti i punti di frontiera per il transito di merci illegali. Nel porto di Salerno i traffici illeciti vengono scoperti grazie ad un rapporto totalmente trasparente ed in piena sintonia e collaborazione con la Guardia di Finanza, la Capitaneria di Porto, la Polizia di Stato, i Carabinieri e tutte le forze dell'ordine. È questa la vera forza della nostra comunità».

🗣️ L'intervista Agostino Gallozzi

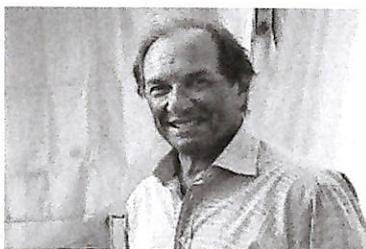
«Serve una rete di intelligence unificata tra le forze dell'ordine e le aziende»

E nel caso di mercoledì, invece? Ci sono numeri pesanti, un retroscena preoccupante.

«Il caso specifico riguarda containers che non sono transitati per le nostre strutture, ma è molto importante sottolineare come sia necessario rafforzare, per quanto possibile, le azioni di monitoraggio e prevenzione rispetto ai traffici che si snodano a Salerno. Poiché non si può ispezionare fisicamente tutta la merce in transito, è fondamentale incrementare le attività di intelligence ed intervenire in modo specifico sui carichi provenienti dalle aree a rischio, come - credo - sia avvenuto in questo caso specifico».

E come si può fare concretamente?

«Dal punto di vista operativo ritengo interessante immaginare una piena integrazione tra i sistemi informatici dei terminal contenitori con i sistemi informatici della Guardia di Finanza, integrazione alla quale noi saremmo ben motivati a lavorare. Siamo convinti che occorra un ulteriore e maggiore controllo della nostra



IL SISTEMA AVANZATO DI SECURITY NON È MAI PARTITO VERAMENTE LA NOSTRA FORZA E LA COLLABORAZIONE CON GLI INVESTIGATORI



LA CRISI DA PANDEMIA È STATA MONDIALE MA QUI REGISTRIAMO SEGNALI DI OTTIMISMO INVESTIMENTI, SCT HA UN PIANO DA 20 MILIONI

infrastruttura portuale. Penso, per esempio, al sistema tecnologicamente avanzato di vigilanza e security portuale che non mi pare mai veramente partito».

L'episodio di cronaca arriva, poi, in un momento già delicato per il porto di Salerno, che, sebbene stia reggendo, comunque ha dovuto lasciare un po' il passo per il periodo lockdown con un calo contenuto dei traffici.

«Calo dei traffici? A dire il vero mi sorprende che ci si sorprenda. Con tutto quello che è accaduto nel mondo a causa della terribile pandemia ed il completo lock down per mesi interi è stato inevitabile il blocco delle economie globali. Se pensiamo che si è determinata la chiusura di migliaia di imprese industriali ed una riduzione a due cifre del Pil italiano e mondiale, ci rendiamo conto che siamo andati incontro alla più vasta crisi che potessimo mai immaginare. Eppure il settore cargo del porto di Salerno ha retto molto bene. Cito due dati sostanziali che riguardano Salerno Container Terminal Spa: un più 15% nel

mese di maggio 2020 rispetto a maggio 2019; e un più 10% se confrontiamo il periodo gennaio-maggio 2020 con gennaio-maggio 2019. Sono dati in controtendenza anche rispetto all'andamento complessivo del porto di Salerno, ma stanno a significare la validità del lavoro fin qui svolto e la strategicità del nostro scalo rispetto alla movimentazione internazionale delle merci». Insomma, le cifre fanno capire che si può dire che il peggio è alle spalle? Che 2020 continuerà? E con quale obiettivo? «Abbiamo proceduto all'attuazione del nostro piano di investimenti di lungo periodo, di cui oltre 20 milioni già realizzati nel corso dell'ultimo anno. Abbiamo sottoscritto con la tedesca Liebherr il contratto per la fornitura di un'ulteriore mega-gru per containers, con un valore pari a circa sei milioni di euro, capace di lavorare navi da 15.000 teus, in consegna nel prossimo mese di settembre. Abbiamo puntato fortemente - sempre con il gruppo tedesco Liebherr - sull'innovazione tecnologica per la realizzazione di un terminal contenitori totalmente ad emissioni zero, con la completa abolizione di motori a combustione interna e la progettazione di nuove macchine. Sempre in questi giorni si è proceduto all'assunzione di un gruppo di giovani e alla pianificazione di un percorso che possa favorire una maggiore presenza femminile nel lavoro portuale: segnali di ottimismo e fiducia per il futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA