

A CHE CI SERVE DRAGHI

Unito. Anche il territorio belga è teatro dell'infiltrazione della 'ndrangheta, in particolare delle cosche ionico-reggine che nel corso degli anni sono riuscite a permeare i settori economici nelle regioni di Mons-Charleroi e di Liegi-Limburgo, rispettivamente confinanti con Francia e Paesi Bassi. In Olanda, secondo la Dia, la 'ndrangheta ha costituito una rete di collegamenti utili allo smercio di stupefacenti e al riciclaggio dei capitali. In Germania è l'organizzazione criminale che ha saputo sfruttare meglio i vantaggi economici offerti dalla fiorente economia, riuscendo a creare unità periferiche che, seppur dotate di una certa autonomia, sono dipendenti dal comando strategico reggino.

Inoltre, grazie alla capacità di stabilire legami con le mafie provenienti dall'Est Europa, la 'ndrangheta opera nei territori dell'ex Repubblica Democratica Tedesca, come Sassonia e Turingia, dove è riuscita a sfruttare negli anni a suo vantaggio le vulnerabilità del locale sistema economico. La connessione con l'Europa orientale passa per l'Austria, crocevia per i traffici delle rotte balcaniche. L'eroina proveniente dalla Turchia e le armi illegali, infatti, vengono inviate su questa direttrice dalle organizzazioni criminali dei paesi dell'Est. Secondo quanto riportato dalla Dia, precedenti attività investigative avevano consentito di appurare che i gruppi criminali italiani, in particolare quelli legati alla 'ndrangheta, benché non radicati in Austria, avevano riciclato i proventi illeciti a disposizione in attività finanziarie e investimenti immobiliari.

Poi c'è Malta, buco nero che anche grazie agli investimenti della 'ndrangheta ha registrato un aumento del pil con un incremento medio nel decennio 2007-17 del 4,2% e dove le procedure semplificate previste dal diritto societario hanno indirettamente originato opportunità per le mafie italiane di riciclare ingenti capitali, soprattutto nel settore del gioco d'azzardo e delle scommesse (giro d'affari che ammonta al 12% della ricchezza complessiva dell'arcipelago). La contiguità dell'isola con la Sicilia favorisce inoltre l'attuazione di progetti criminali anche in seno al traffico di droga.

Oltreoceano la presenza dei clan calabresi si è progressivamente radicata in Nord America tanto da assicurare loro la gestione dei flussi provenienti dai quadranti centrale e meridionale del continente. In Canada risulta prevalente nelle zone di Toronto e Thunder Bay<sup>16</sup>. Negli Stati Uniti, unitamente alle attività di Cosa Nostra, la 'ndrangheta avrebbe trovato spazi operativi come referente dei cartelli del narcotraffico, mentre in Messico utilizza l'asse con l'enorme volume di merci che transitano da e verso il porto di Gioia Tauro. Colombia, Guyana, Costa Rica, Repubblica Dominicana, Brasile e Venezuela sono invece paesi in cui da tempo ha realizzato basi logistiche che consentono un rapido e continuo approvvigionamento di cocaina e la predisposizione di merci e derrate alimentari destinate all'esportazione verso Nord America ed Europa.

16. Particolare rilevanza assume la sentenza emessa dalla Corte superiore di giustizia dell'Ontario nel febbraio 2019 mediante la quale viene riconosciuta la presenza di veri e propri locali di 'ndrangheta, analoghi a quelli italiani. È la prima volta che in questo paese viene riconosciuta processualmente l'esistenza dell'organizzazione calabrese.

IL PONTE SULLO STRETTO ESISTE GIÀ, SI CHIAMA CALABRIA

### *L'occasione storica che siamo obbligati a cogliere*

Il fondo europeo per la ricostruzione è potenziale occasione anche solo per immaginare di riagganciare il Mezzogiorno (venti milioni di abitanti) al resto del paese, necessità non unicamente italiana sul piano geopolitico. E per produrre potenziale strategico sfruttandone gli assi principali, in grado di valorizzarne la rendita geografica. Tra i lavori che potrebbero rovesciare l'identità geopolitica del Meridione da questione a risorsa figurano l'ampliamento dei sistemi autostradale e ferroviario (quest'ultimo deve prevedere una vera alta velocità che dimezzi i tempi di collegamento da Reggio a Roma e tra le tre città metropolitane siciliane Messina, Catania, Palermo e il resto d'Italia); il potenziamento delle infrastrutture dei due porti commerciali di Gioia Tauro e Augusta, per connetterli a quelli di Napoli, Bari e Taranto; il ponte sullo Stretto.

Oggi il divario nella dotazione complessiva di reti ferroviarie tra Centro-Nord e Mezzogiorno rimane ostacolo inaggirabile per reintegrare Sicilia e Calabria nel resto del paese. Meno del 50% delle linee ferroviarie al Sud è elettrificato (contro l'80% del Nord) e soltanto il 51% è a doppio binario (contro il 60% della media nazionale). Quanto all'alta velocità, è presente solo in Campania, con il 10,4% della sua intera rete ferroviaria. In Calabria solo la dorsale tirrenica viene definita rete fondamentale, il cui itinerario costituisce inoltre la sezione meridionale del Corridoio scandinavo-mediterraneo del sistema transeuropeo Ten-T. Sul lato ionico, la rete che collega Taranto a Reggio (dunque i due porti, mentre non è connessa al porto di Crotona) è invece definita come complementare e non è elettrificata lungo l'intera tratta Sibari-Reggio.

Schema simile sul piano stradale, dove oltre alla problematica Salerno-Reggio Calabria, a est l'unica arteria che collega il capoluogo a Taranto è la statale ionica che per numero di vittime si è guadagnata negli anni il soprannome di «strada della morte». Lunga 491 chilometri, nella tratta pugliese e lucana è stata recentemente ammodernata a due carreggiate con doppia corsia per senso di marcia, mentre per la rimanente tratta calabrese (415 chilometri) il collegamento Sibari-Reggio è ancora a una sola corsia.

Fin dal 2018 avrebbero dovuto inoltre essere attivate al Sud quattro Zone economiche speciali (favorite da detassazioni e minori vincoli burocratici) nei porti di Napoli, Bari, Taranto e Gioia Tauro. Ma oggi nessuna di queste è operativa. Per Gioia Tauro, primo porto container italiano, e Augusta, primo per traffico di energia, Svimez e Fondazione Per propongono ad esempio la realizzazione di un unico *port community system*.

Proprio Gioia Tauro, eccellenza del *transshipment* nostrano, resta uno dei maggiori drammi della Calabria e del Sud Italia tutto. Nell'ultimo anno ha registrato un balzo in avanti del volume di traffico di circa il 25%, superando i 3 milioni di teu di movimentazione annuale. È un'infrastruttura capace di competere con i grandi porti internazionali del Mediterraneo ma, oltre a soffrire lo spaesamento di un'area periferica connessa all'arteria autostradale con il record di lavori in corso,

A CHE CI SERVE DRAGHI

molto più semplicemente non è nella disponibilità dell'Italia in quanto scalo strategico della 'ndrangheta.

Nel 2019 il porto aveva conosciuto un aumento dei quantitativi di stupefacenti sequestrati (circa 2.200 chili), evidenziandone un deciso incremento rispetto al 2018 (periodo in cui la Dia registrò 217 chili in totale). Un incremento ancora più evidente nel 2020, in quanto solo nel primo semestre risulta la confisca complessiva di oltre 2.600 chili di cocaina provenienti dal Sud America (Brasile e Colombia). Nel novembre 2020 un ulteriore sequestro contava circa 932 chili di cocaina stivata in un container che trasportava cozze surgelate provenienti dal Cile. Dati che evidenziano come lo scalo continui, nonostante l'articolazione dei clan verso altri lidi internazionali, ad avere estrema rilevanza come crocevia di traffici illeciti, sebbene secondo la Dia la 'ndrangheta non ricorra in Italia solo a Gioia Tauro per l'import di droga, ma abbia riposto attenzione anche su Genova, La Spezia e Vado Ligure (aree di transito degli stupefacenti verso le piazze del Nord-Ovest nostrano ed estere), Livorno e Venezia.

Non da ultimo vi è la questione del dissesto dei comuni, chiamati a realizzare parte dei progetti appaltati senza averne le forze. Tutti i comuni del Sud sono in sofferenza cronica per austerità e taglio dei fondi, oltre a detenere un altissimo tasso di commissariamento legato all'attività mafiosa. In Calabria, la metà degli scioglimenti attualmente in corso (15 Comuni su 29 a cui si aggiungono le aziende sanitarie di Catanzaro e Reggio Calabria) è avvenuta in base all'articolo 143 del testo unico degli enti locali sulle infiltrazioni mafiose. Secondo l'osservatorio **Openpolis**<sup>17</sup>, dal 1991 la Calabria detiene il record di comuni commissariati per mafia: 124, di cui 70 nella provincia di Reggio Calabria, 24 in quella di Vibo Valentia, 15 in quella di Catanzaro, 10 in quella di Crotone e 5 nella provincia di Cosenza<sup>18</sup>.

Debolezze strutturali che, anche alla luce dei fondi europei, rendono difficilmente immaginabile la loro trasformazione in potenziale strategico. Eppure, la necessità di ripensare la postura marittima e le opportunità legate al Recovery Fund di riconnettere il tessuto territoriale italiano obbligano a ragionare non più in termini onirici ma geopolitici. L'ammodernamento dei maggiori assi viari e la possibilità di interconnettere i sistemi portuali del Mezzogiorno non servono solo a migliorare le condizioni economiche (principale categoria con cui si è sempre affrontata la «questione meridionale») ma a dare senso geostrategico, bene più prezioso nel lungo periodo. Istituire un sistema di coordinamento tra le autorità portuali non serve solo ad aumentare il pil interregionale ma ad agevolare il controllo diretto di quelle acque, a connettere l'asse Augusta-Taranto per proiettarci nel Mediterraneo centrale, a progettare con più fermezza e consapevolezza una nostra Zona economica esclusiva e a capire come difenderla. In questo scenario, ogni elemento, ogni lembo di terra e specchio d'acqua necessita della piena realizzazione del proprio potenziale.

17. «Salgono a 41 gli enti sciolti per infiltrazioni mafiose», **Openpolis**, 12/3/2021, [urly.it/3ba02](http://urly.it/3ba02)

18. Per il Mezzogiorno seguono la Campania, con 111 commissariamenti, la Sicilia (85) e la Puglia (20).

IL PONTE SULLO STRETTO ESISTE GIÀ, SI CHIAMA CALABRIA

Solo così può sembrare meno grottesco il sogno di trasformare la Calabria da irrimediabile *cul-de-sac* d'Italia e d'Europa a connettore marittimo e terrestre tra i tre mari e la Sicilia, da ventre molle alle soglie di Caoslandia a testa di ponte per tenere unita l'Italia.

Nell'agosto 1860 Garibaldi, dopo aver conquistato la Sicilia, sbarcò, corsaro, a Melito Porto Salvo. Le operazioni dell'Esercito meridionale nella parte continentale del Regno delle Due Sicilie, che comportarono l'integrazione del Meridione borbonico nel nascente Stato unitario, partirono proprio dalle coste calabresi. Da quelle stesse terre che, mito vuole, venivano anticamente chiamate Italia.