

# Le mafie nell'autotrasporto. Il caso di Reggio Emilia

VITTORIO METE

## 1. Introduzione

Chi fa ricerca sui fenomeni mafiosi deve fare i conti con diversi problemi che riguardano il suo oggetto di studio. In primo luogo, a causa della loro natura segreta e illegale, le mafie sono difficilmente (e comunque problematicamente) esplorabili sul piano empirico. Perciò, per il semplice fatto che risultano impraticabili, molti strumenti tipicamente usati nella ricerca sociale sono, su questo fronte, poco o per nulla utili. Un secondo ostacolo è costituito dall'immagine pubblica delle mafie; un'immagine decisamente appiattita su alcuni cliché e che in alcuni casi è in grado di condizionare la stessa attività di ricerca. La mafia, detto in altri termini, intesa come oggetto di conoscenza, soffre di una forte banalizzazione ed è vittima di stereotipi perduranti nel tempo. Questa interpretazione poco sofisticata – se non proprio distorta – delle mafie si riscontra frequentemente nei prodotti culturali (libri, articoli di giornali, film, fiction televisive, brani musicali ecc.) dedicati all'argomento, ma si scorge anche nella letteratura sociologica sulle mafie. Oltre alla perpetuazione degli stereotipi di cui si è appena detto, lo sguardo miope sulle mafie produce, tra le altre cose, anche una scarsa capacità di distinguere le differenze tra i diversi gruppi mafiosi. In molti casi, i clan mafiosi sono infatti trattati in maniera acritica, come se tutti avessero le stesse caratteristiche, e cioè avessero una forte capacità intimidatrice, fossero tutti ugualmente ricchi, tutti inseriti nel campo del traffico di droga, tutti bisognosi (e capaci) di riciclare denaro sporco e così via. Lo stesso vale per i singoli mafiosi, ai quali sono indistintamente attribuiti i medesimi tratti: il carisma individuale, il coraggio, lo sprezzo del pericolo, il fiuto per gli affari, l'elevato tenore di vita e altro ancora. Non si considera, cioè, la grande stratificazione interna – ad esempio in termini di ricchezza e potere – che si registra nei gruppi mafiosi. A ben vedere, invece, le differenze che caratterizzano il pianeta mafia sono molto ben marcate. Oltre a queste è poi necessario imparare a riconoscere e considerare i diversi livelli organizzativi e di azione se non ci si vuole fermare alla superficie del fenomeno<sup>1</sup>. Non si tratta soltanto di considerare che le tre (o quattro, se si considera anche la Sacra Corona Unita) “mafie regionali”

<sup>1</sup> Più in dettaglio, seguendo la prospettiva teorica sviluppata da Rocco Sciarone (2014b: 33–34), sul piano analitico possono distinguersi quattro livelli di azione e di organizzazione dei gruppi mafiosi. Al primo livello si trovano singoli mafiosi che agiscono in maniera indipendente; al secondo vi sono i gruppi mafiosi, come ad esempio una famiglia mafiosa. In questi due primi livelli “risultano prevalenti i legami personali e la logica degli affari” (*Ibidem*). Il terzo è il livello dell'organizzazione, che equivale ad esempio ad una cosca mafiosa, mentre il quarto è il livello inter-organizzativo, cioè l'ambito delle relazioni tra gruppi mafiosi.

sono diverse tra loro, per cui le cosche di Cosa nostra sono differenti dalle 'ndrine della 'ndrangheta che a loro volta si distinguono dai clan di camorra<sup>2</sup>. Differenze consistenti si evidenziano infatti anche all'interno di una stessa mafia regionale, dove vi sono gruppi dotati di un grande potenziale militare che coesistono con altri incapaci di sprigionare analoga potenza; gruppi ricchi e gruppi che tirano a campare; gruppi inseriti nei circuiti internazionali della droga e altri che ne sono del tutto esclusi; gruppi che godono di contatti politici di rilievo e gruppi che tali influenti relazioni non hanno; gruppi che riescono ad estorcere denaro a imprenditori e commercianti che operano su un delimitato territorio e altri che non sono in grado di (o non sono interessati a) farlo; gruppi con proiezioni nel Centro-Nord del Paese (o all'estero) e gruppi rinchiusi nel loro fazzoletto di terra meridionale. Insomma, una grande varietà e mutevolezza che però sparisce nelle rappresentazioni pubbliche del fenomeno e, purtroppo, come si notava, anche in più di un lavoro accademico.

Una strategia di analisi che consente di evitare di cadere in questa trappola cognitiva prevede allora di studiare le mafie da vicino, circoscrivendo il perimetro dell'esplorazione empirica. Ciò può essere fatto concentrando l'attenzione su un singolo territorio o su uno specifico gruppo mafioso, oppure su un'attività illegale in cui tipicamente sono coinvolte le mafie (il racket delle estorsioni, il traffico di droga, gli omicidi ecc.) o ancora su un settore di attività formalmente legale in cui si registra la loro presenza. Questa riduzione dell'estensione della pretesa conoscitiva non equivale a rinunciare a produrre forme di conoscenza che ambiscano ad avere una portata generale. Al contrario, proprio perché l'oggetto di studio è in sé plurale e variegato, questa strategia consente di passare in rassegna e di esplorare questo ampio ventaglio di situazioni accomunate dall'aspetto mafioso. Solo sulla base di un'attività di ricerca così condotta sarà possibile isolarne gli aspetti comuni e giungere, da ultimo, a generalizzazioni poggianti su solide basi empiriche<sup>3</sup>.

A questa strategia di ricerca è ispirato il lavoro che qui si presenta. L'analisi contenuta nelle prossime pagine riguarda uno specifico settore di attività economica in un'area circoscritta del Paese. Si è infatti scelto di concentrare l'attenzione sul settore dell'autotrasporto in Emilia-Romagna e, ancora più in particolare, nell'area del Reggiano. Le domande di ricerca che hanno orientato il lavoro sul campo non riguardano tanto la consistenza e le modalità delle infiltrazioni mafiose, che sono obiettivi conoscitivi tipici sia della prospettiva giudiziaria di guardare

<sup>2</sup> Sulla camorra, un contributo che delinea in maniera molto accurata le differenze tra i diversi clan e che propone una chiave di lettura originale sul rapporto tra gruppi e famiglie mafiose è il recente volume di Luciano Brancaccio (2017).

<sup>3</sup> È questa la strategia di ricerca impiegata da un gruppo di studiosi, coordinato da Sciarrone, che ha realizzato una prima indagine sul ruolo dei mafiosi nel campo dell'economia formalmente legale in alcune aree della Sicilia, della Calabria e della Campania, interrogandosi su quale sia il posto occupato dai gruppi criminali nella più ampia area dell'illegalità, definita "area grigia" (Sciarrone, 2011a). Qualche anno più tardi, lo stesso gruppo di ricerca, che oggi anima il *Laboratorio di analisi e ricerca sulla criminalità organizzata* (LARCO) costituito presso l'Università di Torino (<http://www.dcps.unito.it/do/home.pl/View?doc=larco.html>), ha condotto uno studio sui meccanismi di espansione territoriale delle mafie nelle regioni del Centro-Nord dell'Italia (Sciarrone, 2014a). A questo ultimo studio, e in particolare al capitolo che ricostruisce le origini e l'evoluzione dell'insediamento 'ndranghetista a Reggio Emilia (Metz, 2014), che costituisce il quadro nel quale si colloca l'approfondimento sull'autotrasporto contenuto in questo contributo, si farà spesso riferimento nelle pagine seguenti.

al fenomeno, tesa all'individuazione di responsabilità penali, sia dell'associazionismo antimafia, la cui azione è volta alla denuncia più che all'analisi. Al contrario, impiegando alcuni strumenti concettuali ed empirici delle scienze sociali, in questo contributo si cercherà di mettere in luce alcune implicazioni della presenza mafiosa nel settore dell'autotrasporto. Si tenterà di capire quali siano le ricadute di tale presenza per i diversi attori in gioco: dalle imprese di autotrasporto, ai lavoratori del settore, alla sicurezza per gli addetti e i terzi in genere, alle mafie stesse. Nel far ciò, si prenderanno in considerazione anche aspetti solitamente non tematizzati nel dibattito pubblico e in qualche misura controintuitivi o addirittura spiazzanti rispetto allo sguardo consueto che si ha sulle mafie. Ci si chiederà, per esempio, se la presenza delle mafie nel campo dell'autotrasporto diminuisca, come solitamente si dice, gli standard di sicurezza e di qualità del contesto lavorativo oppure, paradossalmente, li migliori. Potrebbe infatti darsi che, proprio perché i mafiosi sono particolarmente vulnerabili all'azione repressiva condotta dalle agenzie di contrasto, che nei confronti delle mafie dispongono di strumenti molto penetranti, essi siano particolarmente attenti alla regolarità formale del loro operato, attribuendo diritti ai lavoratori che altre imprese non mafiose non garantiscono. Per capire come stanno le cose, su questo come su altri aspetti del fenomeno, è dunque necessaria un'indagine empirica ravvicinata, che vada a cercare le informazioni laddove è possibile trovarle, non necessariamente soltanto nelle diverse pieghe del campo dell'antimafia. Da qui la scelta di intervistare, come si dirà meglio in seguito, testimoni qualificati di diversa estrazione istituzionale e professionale, che osservano il fenomeno da punti di vista differenti.

L'attività di ricerca ha poi provato a mettere in luce quale sia la specificità mafiosa rispetto alla "normale illegalità" che si registra in questo campo di attività. In via ipotetica, i mafiosi potrebbero comportarsi esattamente come tutti gli altri attori che popolano il settore, perpetrando gli stessi atti illegali. I mafiosi, poi, potrebbero apprendere e fare proprie pratiche illegali inventate da altri soggetti non mafiosi<sup>4</sup>. Al contrario, essi potrebbero "insegnare" ad altri soggetti tali pratiche illegali, facendole diffondere nel campo di attività e facendole quindi diventare un "normale" meccanismo di funzionamento di tale settore economico, lavorativo e imprenditoriale. Anche in questo caso, è solo la ricerca empirica che consente di chiarire quel che accade, evitando stereotipi, conclusioni affrettate e pregiudiziali, spiegazioni infondate o tautologiche.

Da ultimo, lo studio che si presenta in questo capitolo mette in luce le funzioni e le ricadute "antimafia" che possono avere alcune politiche pubbliche non espresamente pensate per contrastare le mafie. Si tratta di politiche pubbliche che possono essere chiamate "implicite" (Mete, 2015; 2016), nel senso che il loro intento è intervenire su un aspetto problematico della realtà, senza riferirsi esplicitamente alle mafie. Solo per fare un esempio, può ritenersi una politica antimafia implicita un intervento contro l'abbandono scolastico o, per rimanere su qualcosa più vicino

<sup>4</sup> Sembrerebbe questo il caso delle false fatturazioni che è una delle pratiche che i soggetti ritenuti vicini ai mafiosi pongono in essere nel campo dell'edilizia e dell'autotrasporto. A sostenerlo è un magistrato della Procura di Reggio Emilia intervistato nell'ambito della già citata ricerca sulle origini e l'evoluzione dell'insediamento criminale di provenienza cutrese in Emilia (Mete, 2014: 285).

ai temi di questo capitolo, una misura che regolamenti in maniera più stringente la revisione degli automezzi adibiti al trasporto merci. Insomma, il punto è che la lotta alle mafie non si fa soltanto con la normativa cosiddetta antimafia, ma si fa combattendo le “ordinarie illegalità” che pervadono un campo di attività e che, pertanto, aprono finestre di opportunità per i professionisti dell’illegalità quali i mafiosi sono.

Per inquadrare al meglio i contenuti e i risultati dell’attività di ricerca, presentati in maniera dettagliata nel par. 4, si è ritenuto opportuno illustrare dapprima le diverse modalità di interazione che caratterizzano i rapporti tra mafia e imprenditoria (par. 2). Diversamente da quel che comunemente si crede, gli imprenditori non sono sempre e comunque succubi dei mafiosi, così come non sempre i mafiosi, quando agiscono in proprio come imprenditori, mostrano di avere competenze imprenditoriali eccellenti. Nello stesso paragrafo si darà conto delle caratteristiche specifiche del settore dell’autotrasporto che lo rendono particolarmente vulnerabile (e appetibile) alla presenza mafiosa. Proprio perché nella prospettiva adottata è importante specificare quale siano le caratteristiche del gruppo mafioso preso in considerazione, nel terzo paragrafo si tratteggerà la fisionomia dei gruppi di ’ndrangheta operanti nel Reggiano, facendone vedere punti di forza e di debolezza e riflettendo su quali utilità questo specifico gruppo può trarre dal settore dell’autotrasporto. Infine, nel quarto paragrafo si presenteranno i principali risultati della ricerca condotta sul campo, mettendo in evidenza le modalità con le quali le mafie operano nel settore dell’autotrasporto. La domanda di fondo cui si è cercato di rispondere con questo studio è dunque se esistono condotte d’azione peculiari dei mafiosi rispetto ad altre forme di illegalità non mafiose tipiche di questo settore di attività.

## 2. Le mafie e l’autotrasporto

Per comprendere meglio quale sia il ruolo delle mafie nel settore dell’autotrasporto è preliminarmente necessario allargare il campo e illustrare lo spazio concettuale nel quale si delineano i rapporti tra mafia e imprenditoria. A questo proposito, se l’immagine pubblica e stereotipata di tali rapporti individua nel mafioso il dominus della relazione, la ricerca empirica restituisce un quadro molto più ricco di sfumature. La violenza di cui i mafiosi sono specialisti è, infatti, solo una delle risorse di cui tener conto per comprendere quali siano i rapporti di forza, gli interessi e le utilità che caratterizzano le interazioni tra mafiosi e imprenditori. Rifacendoci ad una classificazione delle relazioni tra mafia e imprenditoria che può oramai definirsi classica<sup>5</sup>, è possibile distinguere tre tipi principali di imprenditori,

<sup>5</sup> La classificazione è stata proposta da Sciarone come esito di un lavoro di ricerca sul campo condotto intorno alla metà degli anni ’90 nella piana di Gioia Tauro, in Calabria. Questa formulazione originaria è stata poi ritenuta utile – e dunque ripresa – non solo nell’ambito delle scienze sociali, ma anche da diversi operatori delle agenzie di contrasto. La si ritrova anche in alcuni documenti giudiziari e di fonte istituzionale e costituisce un esempio evidente del meccanismo che lo stesso autore ha poi definito “circolarità delle fonti” (2009: XXIX). Per una discussione più ampia e accurata sui rapporti tra mafia e imprenditoria si rimanda al cap. II del volume appena citato.

a loro volta articolati in sotto-tipi.

Partendo dalla categoria che fa registrare la distribuzione più asimmetrica di potere e di spazio di azione riservato agli attori in campo, il primo di questi tre tipi di imprenditori è definito “subordinato”. Secondo Sciarrone, agli imprenditori che ricadono in questa categoria “è imposta una protezione passiva: essi sono assoggettati alla mafia attraverso un rapporto non interattivo, fondato sull’intimidazione o sulla pura coercizione. Le attività di questi soggetti sono sottoposte al controllo dei mafiosi mediante il meccanismo della estorsione-protezione” (2009: 70). Per gli imprenditori subordinati, continua Sciarrone, la “cooperazione [coi mafiosi] è quasi completamente fondata sulla coercizione, sul timore di incorrere in sanzioni” (*Ibidem*: 71). Oltre a ciò, “gli imprenditori subordinati tendono a orientare il proprio agire all’esterno in maniera statica. In quanto, fortemente vincolati dalla presenza mafiosa, si sentono impediti o limitati in ogni iniziativa o in qualsivoglia evoluzione della propria attività” (*Ibidem*: 72). Infine, i mafiosi pretendono dagli imprenditori subordinati prestazioni dal contenuto specifico, come ad esempio la mera estorsione periodica e monetaria o l’imposizione di forniture. A loro volta, gli imprenditori subordinati possono articolarsi in due categorie: gli “oppressi” e i “dipendenti”. Gli oppressi sono coloro “con cui la mafia intrattiene un rapporto di puro dominio: essi pagano la protezione mafiosa senza ricevere in cambio nulla di concreto se non una garanzia, peraltro del tutto provvisoria, di poter semplicemente continuare a svolgere la propria attività” (*Ibidem*: 74). I dipendenti, invece, “non solo devono pagare la protezione ai mafiosi come fanno gli *oppressi*, ma devono ottenere la loro autorizzazione per poter svolgere la propria attività. Pur dovendo pagare entrambi la protezione mafiosa, gli *oppressi* sono autonomi sul mercato, mentre i *dipendenti* vedono selezionate le opportunità di impresa dalla mafia. Questi soggetti svolgono, infatti, la propria attività in settori in cui si concentrano gran parte degli interessi mafiosi della zona, come i lavori pubblici. Per poter operare in questi settori è necessario ottenere il «permesso» della mafia” (*Ibidem*: 75). Come si vede, nel rapporto con gli imprenditori subordinati, il coltello dalla parte manico è nelle mani dei mafiosi. Ciò è particolarmente vero in quei contesti – come la Piana di Gioia Tauro in cui l’autore ha realizzato la sua ricerca – ad alta intensità mafiosa, laddove si realizza, cioè, un ferreo controllo del territorio da parte dei gruppi criminali.

Rispetto ai rapporti che intrattengono coi mafiosi, una seconda categoria di imprenditori è costituita dai “collusi”. Tali soggetti sono dotati di risorse diverse e più ampie rispetto ai subordinati. Ciò gli consente di istituire “con i mafiosi un accordo attivo, dal quale derivano obblighi reciproci di collaborazione, scambio e lealtà. In questo modo, tra mafiosi e imprenditori si instaurano interazioni reciprocamente vantaggiose, fondate sul conseguimento di interessi comuni, oppure sul raggiungimento di un compromesso fra partner che hanno utilità e convenienze differenti, ma complementari” (*Ibidem*: 89). Anche i collusi possono articolarsi in due sottocategorie: da un lato ci sono gli imprenditori “strumentali”, che sono dotati di ingenti risorse di tipo economico, tecnico, politico o di altro tipo ancora, dall’altro ci sono gli imprenditori “clienti”, che instaurano con i mafiosi rapporti di scambio e collaborazione più duraturi e stabili nel tempo. Un esempio di imprenditori stru-

mentali è dato dalle grandi imprese nazionali che operano nel campo delle opere pubbliche e che si aggiudicano appalti in terre di mafia, uno per tutti, i lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (Mete, 2011). Rimando sull'esempio di questa stessa grande opera, possono invece considerarsi imprenditori clienti le imprese locali legate alle mafie che lavorano in subappalto.

Infine, una terza categoria di imprenditori è costituita dagli imprenditori mafiosi propriamente detti. In questo caso, si tratta di persone appartenenti ai gruppi criminali che operano nei mercati legali, sia per guadagnare "legalmente" sfruttando il potere che gli deriva dalla loro posizione, sia come attività di copertura volta al reimpiego di denaro proveniente dai traffici illegali.

Com'è agevole dedurre da queste brevi note, il rapporto tra mafiosi e imprenditori può assumere modalità anche molto differenti tra loro che variano dalla mera estrazione di risorse monetaria fondata sulla minaccia del ricorso alla violenza, alla collaborazione attiva tra imprese e mafiosi. Tale collaborazione dà generalmente luogo a giochi a somma positiva, cioè interazioni in grado di produrre un'utilità per tutti coloro che prendono parte al gioco. Al riguardo è però da precisare che, diversamente da quel che comunemente si crede, in questi accordi collusivi non sempre i mafiosi sono i soggetti dominanti. Soprattutto quando la controparte imprenditoriale è dotata di grandi risorse, come nel caso degli imprenditori strumentali, lo spazio di azione dei mafiosi può ridursi sensibilmente, così come la ripartizione delle utilità derivanti dall'accordo occulto. Le mafie, del resto, si muovono in un'area relazionale fitta, che si colloca a cavallo tra legalità e illegalità, efficacemente definita "area grigia" (Sciarrone, 2011b).

Stante questa ampia gamma di rapporti e interazioni tra mafia e imprenditoria, è arduo stabilire *una volta per tutte* quale sia il ruolo dei mafiosi in specifici campi di attività. Un supermercato, per esempio, può essere taglieggiato dai mafiosi o può essere di loro proprietà. Gli appalti (e i subappalti) per le opere pubbliche possono essere appannaggio di imprese mafiose o di grandi imprese che trattano, con esiti variabili e incerti, con i mafiosi. Allo stesso modo l'autotrasporto, che può essere un campo in cui i mafiosi investono in proprio, dal quale estraggono risorse in maniera predatoria, o che usano solo come canale di attività illegali, per lo smaltimento illegali di rifiuti o per il traffico di droga, ad esempio. Se le generalizzazioni rischiano di offrire un'immagine distorta e semplicistica dei rapporti tra mafia e imprenditoria, più sensata appare allora l'individuazione di settori di attività nei quali le mafie godono di spazi di manovra più ampi rispetto ad altri campi imprenditoriali. Difatti, per il loro funzionamento, e per le risorse e le abilità necessarie per operare in alcuni settori, certi campi di attività risultano più vulnerabili di altri all'ingerenza mafiosa. Senza entrare troppo nei dettagli, è possibile sostenere che, come emerge dalla già citata ricerca sul ruolo dei mafiosi nell'economia legale (Sciarrone, 2011a), i mafiosi "continuano a privilegiare investimenti in settori «protetti», ossia legati a forme di regolazione pubblica, caratterizzati da concorrenza ridotta e, spesso, da opportunità di acquisizione di rendite. Risulta quindi fortemente ridimensionata l'immagine – ampiamente veicolata dai mass media – dei mafiosi come operatori economici dalle spiccate capacità imprenditoriali: in realtà, essi continuano a fare affari soprattutto nei settori tradizionali e, anche quando allargano il raggio di azione verso settori più «nuovi», raramente

si contraddistinguono per particolari abilità manageriali, tecniche o finanziarie” (Asso e Trigilia, 2011: XVII).

Se i mafiosi continuano a frequentare quei campi di attività economica tradizionali, con basse barriere all’ingresso, che non necessitano di un particolare *know how*, non vocate all’export e così via, allora il settore dell’autotrasporto è senza dubbio un campo in cui essi possono entrare abbastanza facilmente. Pertanto, come è stato efficacemente notato, “il settore dei trasporti è ritenuto dalle fonti giudiziarie e dagli studi sul tema uno dei più infiltrati dalla criminalità organizzata, anche se occorre considerare che si tratta di un settore molto composito dal punto di vista tecnologico e organizzativo, in relazione alla diversa specializzazione e alla filiera produttiva in cui sono inserite le imprese. Frammentazione, basse barriere all’ingresso (sul piano delle competenze e dei capitali necessari), insufficienza e discontinuità nei controlli costituiscono condizioni favorevoli per l’inserimento di un’imprenditoria organica alla criminalità organizzata o per la creazione di reticoli collusivi con la mafia” (Palidda, 2011: 265). La stessa autrice precisa che “si tratta di un settore che offre opportunità criminali per la circolazione di capitali illeciti (tipico il caso delle sovrapproduzioni dei servizi di trasporto che nascondono le tangenti pagate dalle imprese alla mafia) e di merce illegale (armi e droga). Bisogna, tuttavia, osservare che l’innovazione tecnologica e organizzativa che ha investito l’ambito del trasporto del fresco, dei prodotti industriali e del trasporto veloce potrebbe rendere queste attività meno permeabili all’influenza della criminalità organizzata” (*Ibidem*).

Un ulteriore punto che merita di essere affrontato a proposito del nesso tra mafia e autotrasporto riguarda la peculiare vulnerabilità del settore alla violenza mafiosa. Gli automezzi, infatti, principale strumento di lavoro delle imprese di autotrasporto, sono difficilmente difendibili dai danneggiamenti che i mafiosi potrebbero mettere in atto come forma di pressione o di ritorsione. Come ebbe a dire un investigatore riportando le parole di un imprenditore impegnato nei lavori di ammodernamento dell’autostrada Salerno-Reggio Calabria a proposito di un mezzo di cantiere, “a me una finitrice costa due miliardi [di lire]; loro con duemila lire di benzina me la distruggono” (Mete, 2011: 341). A causa della facilità con la quale i mezzi possono essere colpiti, con ingenti danni che minacciano la sopravvivenza stessa dell’impresa, la violenza distruttiva è una presenza che aleggia sul campo di attività, condizionando la condotta dei diversi attori in gioco. Come vedremo nel prossimo paragrafo, in Emilia-Romagna i roghi di camion sono episodi tutt’altro che infrequenti. Intorno a questi danneggiamenti la tematizzazione della presenza e dell’azione dei mafiosi è stata piuttosto intensa.

Come al solito, data questa ampia variabilità di situazioni, il contesto territoriale in cui si realizzano le interazioni tra mafiosi e imprenditori nel campo dell’autotrasporto conta, così come contano le caratteristiche del gruppo criminale che in tali attività si impegna. Per tale motivo, nel paragrafo che segue si fornirà una descrizione del contesto locale e criminale in cui si situa l’analisi relativa alle infiltrazioni mafiose nel settore dell’autotrasporto in Emilia-Romagna.

### 3. Il gruppo criminale e l'importanza dell'autotrasporto

L'espansione territoriale delle mafie non avviene nel vuoto, ma è fortemente condizionata sia dal contesto sociale, economico, politico e culturale di "approdo" delle mafie, sia dalle caratteristiche del gruppo criminale che in tali aree si installa o conduce le sue attività. Seppur con accenti diversi, la letteratura sociologica ha messo in luce le condizioni che facilitano il radicamento mafioso in aree prima esenti da tali presenze (Sciarrone, 2009; 2014a; Varese, 2011; Dalla Chiesa e Panzarasa, 2012). In sintesi, a contare sono sia i fattori di contesto sia quelli di agenzia. Tra i primi è possibile distinguere quegli aspetti che attengono alla dimensione socio-economica, a quella culturale e relazionale, a quella politica e istituzionale. A loro volta, i fattori di agenzia possono distinguersi in intenzionali e non intenzionali. A questi vanno poi aggiunte le specifiche competenze e risorse di cui il gruppo che si sposta è dotato, nonché le sue reti sociali e la sua struttura organizzativa<sup>6</sup>.

Alla luce di queste considerazioni, per capire meglio le funzioni svolte dal settore dell'autotrasporto per le mafie in Emilia-Romagna, è dunque opportuno guardare da vicino al gruppo criminale che, a giudicare dalle cronache giudiziarie, negli ultimi anni è stato ritenuto egemone sul territorio reggiano e che è anche al centro del processo Aemilia al quale fanno riferimento altri saggi di questo volume. Prima di passare alla presentazione, per sommi capi, delle caratteristiche di questo gruppo criminale e delle potenzialità che ha per esso il settore dell'autotrasporto, è opportuno precisare che le vicende che riguardano le presenze mafiose nel campo dell'autotrasporto in Emilia-Romagna non hanno come unici protagonisti i criminali provenienti dall'area del Crotonese. Questa considerazione, che può forse apparire banale, sgombra il campo dall'idea che esista nel Reggiano un monopolio del controllo del territorio e di alcune attività imprenditoriali da parte di un singolo gruppo criminale.

Il gruppo criminale in questione proviene dall'area del crotonese, in particolare dai comuni di Cutro e di Isola Capo Rizzuto. Nel Reggiano questo gruppo è presente, con alterne vicende, da almeno 40 anni<sup>7</sup>. Un primo importante fattore di contesto da menzionare è la presenza di conterranei immigrati. Come per il settore dell'edilizia pubblica e privata, in cui sono attivi sia molti imprenditori e lavoratori provenienti dal Crotonese sia alcune imprese riconducibili al gruppo mafioso, la "disponibilità" di conterranei può costituire un elemento che facilita l'azione dei gruppi criminali in uno specifico campo di attività. È infatti più semplice, per i

<sup>6</sup> Il modello qui schematicamente esposto è stato elaborato da Sciarrone (2014b) ed è uno dei frutti dell'ampia ricerca comparata sui meccanismi di espansione territoriale delle mafie nel Centro-Nord prima richiamata (Sciarrone, 2014a). Una presentazione articolata di questo modello è contenuta nel contributo di Graziana Corica e di chi scrive in questo stesso volume.

<sup>7</sup> Per una ricostruzione delle vicende che hanno consentito il radicamento della 'ndrina di Cutro in Emilia-Romagna si rinvia a Mete (2014). Per gli aspetti inerenti la comunità cutrese a Reggio Emilia è utile la lettura del volume di Pietro Pattacini (2009). Sugli aspetti più propriamente legati alle vicende giudiziarie di questo gruppo ha in particolar modo concentrato la sua attenzione Enzo Ciconte, che ha altresì tracciato a più riprese un panorama criminale della regione (2008; 2012). Oltre a diverse ricostruzioni giornalistiche o di matrice movimentista, che essenzialmente riprendono e ricalcano le fonti giudiziarie, sui criminali cutresi a Reggio Emilia si segnala, infine, il contributo di Giovanni Vignali (2013).



mafiosi, esercitare il loro potere, o comunque entrare in relazioni di scambio, con persone che riconoscono la loro “autorità” criminale.

Gli immigrati compaesani sono importanti come fattore di contesto perché essi svolgono per i criminali una funzione di “specchio”. Solo essi, infatti, a causa del comune retroterra, conoscono la reputazione criminale dei mafiosi. Va da sé che, diversamente dai cittadini emiliani e dagli immigrati provenienti da altre aree del Meridione d’Italia, gli immigrati del Crotonese sono le prime vittime dei mafiosi operanti nel Reggiano. Nei loro confronti si concentrano le estorsioni che assumono quasi una connotazione “etnica”. Ciò è dovuto non tanto alla comune adesione a codici culturali omertosi di estortori ed estorti, quanto alla vulnerabilità strutturale degli imprenditori immigrati che in Calabria, dove il gruppo criminale esercita un ferreo controllo del territorio ed è capace di ricorrere alla violenza contro cose e persone, mantengono interessi materiali e legami affettivi.

L’esistenza di un fiorente campo di attività legato all’edilizia è un secondo fattore di contesto da prendere in considerazione. Il settore delle costruzioni è infatti strettamente legato al movimento terra e più in generale all’autotrasporto. Pertanto, come si vedrà meglio nel prossimo paragrafo, i mafiosi che operano nel campo dell’edilizia e dell’autotrasporto sono richiamati in questa area in alcune specifiche circostanze che coincidono con un’espansione di questi settori di attività, come ad esempio i lavori per la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità che hanno interessato l’area del Parmense e del Reggiano agli inizi degli anni Duemila.

Un terzo fattore da considerare per capire le caratteristiche del gruppo criminale e le specificità del business dell’autotrasporto riguarda la connessione esistente tra attività illegali e quelle formalmente legali. Fin dalla metà degli anni Settanta, infatti, i gruppi criminali cutresi sono attivi nel campo del traffico degli stupefacenti che genera un flusso di denaro che necessita poi di essere reinvestito. Per le loro caratteristiche strutturali, in parte presentate in precedenza, il settore dell’edilizia e dell’autotrasporto sono ambiti nei quali è possibile condurre con una certa facilità le operazioni di reimpiego del denaro sporco.

Altre caratteristiche del gruppo criminale che è opportuno presentare per comprendere meglio le dinamiche che si esplicano intorno al campo dell’autotrasporto riguardano le risorse di cui i mafiosi sembrano disporre. Tra queste vi è in primo luogo la possibilità di ricorrere alla violenza. Diversi sono stati, infatti, gli episodi di sangue che, fin dalle origini dell’insediamento criminale in Emilia-Romagna, dunque fin dalla seconda metà degli anni Settanta, hanno avuto come teatro sia il Reggiano sia altre aree della Penisola, primo tra tutti, com’è ovvio, il Crotonese. Omicidi, come esito di una violenta e strisciante faida interna, ma anche pestaggi a scopo intimidatorio e danni a beni immobili e a strumenti di lavoro (incendi di edifici, di mezzi di cantiere, di automezzi). Da questo punto di vista, come si è notato, il settore dell’autotrasporto è particolarmente vulnerabile alle azioni intimidatorie perché gli automezzi possono essere facilmente danneggiati e gli autisti altrettanto facilmente esposti a ritorsioni e minacce nello svolgimento del loro lavoro. I criminali cutresi, inoltre, da quel che emerge dal processo Aemilia, hanno la capacità di tessere relazioni con soggetti ben inseriti nel mondo delle professioni,

dell'imprenditoria e della politica locale. Dispongono, dunque, di una buona rete di relazioni che è senz'altro utile per portare avanti un lavoro strettamente legato al territorio.

Infine, una caratteristica del gruppo criminale cutrese – comune a molti altri attivi in territori di nuova espansione mafiosa, ma che non può darsi per scontato – è di essere un gruppo che opera contestualmente in due (o più) aree: quella di origine e quella di espansione. Il filo che lega questi territori è molto stretto e non è possibile comprendere quel che succede a Reggio Emilia senza capire ciò che accade in Calabria. La chiave di lettura, però, non è unidirezionale, visto che ciò che accade nei territori di nuova espansione è rilevante, spesso cruciale<sup>8</sup>, per gli equilibri criminali in Calabria. Da questo punto di vista, l'autotrasporto è un settore particolarmente importante per una struttura criminale che ha un'organizzazione basata su più centri geografici. I camion (così come i pullman che fanno quotidianamente la spola tra Sud e Nord) possono essere usati – e di fatto lo sono, come si vedrà – come corrieri per il traffico di droga e di armi o anche per trasportare persone, come i latitanti, che altri canali non possono usare.

#### 4. Il caso studio

Il caso studio che si presenta in questo paragrafo si basa sulla consultazione di atti giudiziari, sullo spoglio degli articoli di stampa e su una serie di interviste a testimoni qualificati<sup>9</sup>. L'attività di ricerca è stata volta in primo luogo a chiarire quali siano le forme diffuse di illegalità che caratterizzano il settore dell'autotrasporto in Emilia-Romagna e, all'interno di questo quadro, quale sia – nel caso ce ne sia una – la specificità mafiosa di questa illegalità. Il punto di vista adottato, dunque, non assume pregiudizialmente che i mafiosi siano necessariamente la causa delle illegalità che si manifestano in questo settore di attività ma, adottando la prospettiva dell'area grigia sopra richiamata, va alla ricerca del ruolo occupato dai mafiosi nella più ampia rete di soggetti che si muovono a cavallo tra mondo legale

<sup>8</sup> Un esempio davvero illuminante sull'importanza di quel che accade nelle aree di espansione territoriale delle mafie rispetto agli equilibri nelle zone di origine è costituito dall'omicidio di Antonio Dragone, vecchio capo del gruppo, avvenuto a Cutro nel 2004. Dragone, dopo una lunga detenzione, torna in libertà nel 2003 e ha necessità di riorganizzare la sua fazione per riconquistare l'egemonia del gruppo criminale. La guerra tra le diverse anime del gruppo richiede, però, risorse per dotarsi di armi, di mezzi e infissi blindati, per assicurarsi la fedeltà degli uomini. È così che il vecchio boss invia un suo emissario in Emilia per fare una colletta da destinare al finanziamento delle attività militari della sua fazione in Calabria da cui dipendono i futuri equilibri criminali (Mete, 2014: 277–278). Sul fronte opposto, secondo le dichiarazioni di un collaboratore di giustizia che ha testimoniato nel processo "Aemilia", anche l'omicidio Dragone fu finanziato grazie ai soldi raccolti in Emilia-Romagna (<http://gazzettadireggio.gelocal.it/reggio/cronaca/2017/10/04/news/da-qui-si-finanzia-l-omicidio-di-dragone-1.15945641>).

<sup>9</sup> La ricerca si è svolta tra la metà del 2015 e l'autunno del 2017. Oltre allo spoglio della stampa e alla consultazione di atti giudiziari, l'attività sul campo è consistita in una campagna di interviste a testimoni qualificati operanti a Reggio Emilia. In particolare, in fasi diverse della ricerca, sono stati intervistati: due investigatori appartenenti a reparti delle Forze dell'ordine specializzati nel contrasto alla criminalità mafiosa; un'esponente della Polizia Stradale; due funzionari della Direzione Provinciale del Lavoro; una giornalista; un'esponente dell'associazionismo datoriale, molto attivo sul fronte della denuncia alle infiltrazioni mafiose nell'economia Reggiana; diversi sindacalisti nel settore dell'autotrasporto con i quali è stato realizzato un focus group tematico; una persona, in Calabria, che ha una conoscenza diretta di alcuni protagonisti delle vicende narrate.

e mondo illegale.

Un punto preliminare che merita una certa attenzione, al fine di evitare equivoci nella trattazione, è cosa si debba intendere per “mafiosi”. Si tratta, evidentemente, di un problema molto ampio che riguarda l’annoso e irrisolto problema dei “confini” e del “riconoscimento” delle mafie (Sciarrone, 2014b: 5; Santoro, 2015), di cosa in maniera stipulativa mettiamo “dentro” il concetto di mafia e cosa, al contrario, decidiamo di lasciare “fuori”, anche nei casi in cui il “fuori” sia comunque un fenomeno illegale. Semplificando un tema che meriterebbe una trattazione molto più ampia e approfondita, auspicabilmente di natura interdisciplinare, ai nostri fini possiamo individuare quattro accezioni principali di mafiosi. Questi quattro tipi possono ricavarsi prendendo in considerazione due dimensioni: quella giudiziaria e quella dell’identità individuale. La prima rimanda alla colpevolezza, provata in tribunale con una sentenza passata in giudicato, del reato di associazione mafiosa, di cui all’art. 416 bis del Codice penale. La seconda dimensione fa riferimento alla consapevolezza soggettiva di far parte di un’associazione mafiosa. Quindi, la prima condizione è facilmente accertabile: basta consultare la fedina penale; la seconda è più insidiosa sul piano empirico, ma concettualmente comunque chiara e si ricava dalla risposta che l’individuo (si) dà alla domanda “mi sento o non mi sento mafioso?”, qualunque cosa voglia per lui dire “essere mafioso”.

Se si incrociano queste due variabili dicotomiche, si ottengono quattro tipi di mafiosi, cioè di profili di persone che soggetti diversi (magistrati, studiosi, imprenditori, giornalisti, politici, mafiosi stessi) chiamano abitualmente “mafiosi”. Il primo di questi quattro tipi è costituito dai “mafiosi propriamente detti” che sono coloro che si sentono mafiosi sul piano identitario – e che magari si riconoscono l’un l’altro come mafiosi – e che, allo stesso tempo, sono stati condannati in via definitiva per il reato di associazione mafiosa<sup>10</sup>. Gli appartenenti a gruppi riconosciuti delle mafie tradizionali, magari ritualmente affiliati, che incappano anche nelle maglie della giustizia rimediando una condanna definitiva sono un esempio di questo primo tipo di mafiosi.

A rigore, è legittimo chiamare ugualmente “mafiosi” anche coloro che, pur non percependosi tali, sono condannati per il reato di associazione mafiosa. Gli appartenenti a questo secondo tipo della tipologia qui proposta possono essere descritti con l’etichetta di “mafiosi giudiziari”. Un esempio è costituito da quelle bande provenienti e operanti al di fuori delle regioni a tradizionale presenza mafiosa condannate in tribunale per il reato di 416 bis, come la mafia del Brenta. Mafiosi giudiziari sarebbero anche alcuni protagonisti dell’indagine su Mafia Capitale, come Salvatore Buzzi e Massimo Carminati, se l’iter giudiziario a loro carico si concludesse con una condanna definitiva per 416 bis.

Le persone che non si sentono mafiose, nel senso della consapevolezza soggettiva di appartenere ad un gruppo mafioso, né sono considerate tali da una sentenza

<sup>10</sup> Si potrebbe discutere, ma si rimanda l’approfondimento ad altra e più opportuna sede, come considerare in questo spazio tipologico chi è stato condannato in via definitiva per concorso esterno all’associazione mafiosa o per l’art. 7 del d.l. 152/1991 (aggravante del metodo mafioso). Probabilmente, potrebbero entrambi andare nella categoria dei mafiosi controversi. In ogni caso, è opportuno sottolineare che l’utilità di una tipologia risiede essenzialmente nella sua potenzialità euristica, non tanto nella capacità di coprire tutte le sfaccettature del fenomeno (Marradi e Rodolfi, 1999).

di tribunale costituiscono la categoria dei “non mafiosi”. Questo terzo tipo della tipologia può a sua volta essere scisso in due parti: da un lato i “non mafiosi propriamente detti”, dall’altro i “mafiosi controversi”. Di quest’ultima categoria fanno parte tutti coloro la cui mafiosità è sostenuta dalle agenzie di contrasto, ma senza che ciò sfoci in una condanna per 416 bis, oppure pubblicamente da altri soggetti della società civile (come il movimento antimafia, i giornalisti o anche avversari politici o economici) per via della vicinanza di questi soggetti a mafiosi conclamati, come i “propriamente detti”. Rientrerebbero dunque in questa sottocategoria gli indagati (se resi noti), gli imputati e i condannati in via non definitiva per il reato di associazione mafiosa che non si reputano mafiosi. Buzzi e Carminati, per restare all’esempio sopra citato (attualmente condannati in appello per il reato di associazione mafiosa), potrebbero essere ricompresi in questo tipo di mafiosi. Sono da considerarsi “mafiosi controversi” anche quelle persone, spesso di origine calabrese, campana o siciliana, che sono parenti, lavorano o hanno comunque a che fare con i mafiosi propriamente detti e che, a causa di questa vicinanza, nel dibattito pubblico sono comunque definiti “mafiosi”. Tra questi, anche in Emilia-Romagna, ritroviamo alcuni destinatari di interdittive antimafia o di altri provvedimenti antimafia di natura preventiva, come lo scioglimento dell’Amministrazione comunale di Brescello (Alcalini, 2017).

Infine, una quarta categoria di mafiosi, che possiamo chiamare “identitari”, è costituita da persone che si percepiscono e definiscono come appartenenti a gruppi criminali e che ne condividono pratiche e regole, ma malgrado ciò non sono condannate per il reato di associazione mafiosa. È il caso di alcune persone provenienti dalla Calabria che, in Liguria, Piemonte e Lombardia, passano giornate intere a discutere di (ma a volte anche a fare) riti di affiliazioni, di doti e cariche di ’ndrangheta, ma nei confronti dei quali, in Tribunale, in mancanza di reati fine, l’applicabilità dell’art. 416 bis risulta problematica e fonte di controversie interpretative tra gli stessi magistrati e nella dottrina giuridica (Visconti, 2015; 2016). È altresì il caso di persone che, nelle zone a più alta densità criminale della Calabria, pur appartenendo a famiglie notoriamente ritenute mafiose, e che quindi con ogni probabilità si sentono essi stessi mafiosi, non sono poi condannate per associazione mafiosa<sup>11</sup>. Infine, rientrano in questa categoria di mafiosi anche coloro che fanno sociologicamente parte di gruppi mafiosi, ma non sono mai stati condannati per il reato di cui all’art. 416 bis oppure, pur essendo stati condannati per associazione mafiosa, hanno scontato per intero la pena, chiudendo i conti con la giustizia e smettendo dunque di essere mafiosi almeno sul piano giuridico<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Per ulteriori dettagli, si veda <http://www.gazzettadelsud.it/news/catanzaro-crotone-vibo-lamezia/256162/clan-mancuso-condotte-criminali-ma-non-una-cosca-di-ndrangheta.html>.

<sup>12</sup> A proposito di quest’ultimo punto, cioè su quando e su come si “smette” di essere mafiosi, argomento al quale Sciarrone ha dedicato alcune significative riflessioni (2006), è opportuno precisare che la tipologia può essere intesa come uno spazio concettuale all’interno del quale le singole persone si muovono (o, meglio, si possono muovere) nel corso del tempo. Più precisamente, applicando uno dei “trucchi del mestiere” proposti da Howard S. Becker (2007: 62–65), risulta più proficuo inserire gli individui nello spazio tipologico prendendo in considerazione le loro attività, piuttosto che il loro “essere” in un modo o in un altro. Quindi, al tempo t0 posso sentirmi mafioso ed essere condannato per 416 bis, al tempo t1 posso sempre sentirmi mafioso, ma aver espiato la pena, al tempo t2 smettere anche di sentirmi mafioso, e così via. Non è, dunque, la persona in quanto tale a finire in maniera statica nella tipologia, ma sono le sue attività

**Figura 1:**  
Una tipologia di mafiosi

		Si percepisce come mafioso?	
		Sì	No
È condannato in via definitiva per 416 bis?	Sì	Mafiosi propriamente detti	Mafiosi giudiziari
	No	Mafiosi identitari	Mafiosi controversi ----- Non mafiosi propriamente detti

La costruzione di questa tipologia si è resa necessaria per definire meglio quale sia il ruolo dei mafiosi, a questo punto intesi in senso ampio, nel settore dell'autotrasporto in Emilia-Romagna. In molti casi, infatti, i protagonisti delle vicende narrate appartengono alla categoria dei mafiosi controversi o, al massimo, dei mafiosi identitari, più raramente al tipo dei mafiosi propriamente detti (anche se su molti di essi incombe il giudizio del processo Aemilia). Su questo punto, che ha una certa importanza per comprendere in che senso i mafiosi sono infiltrati nell'autotrasporto nel Reggiano, torneremo più diffusamente nel corso del paragrafo.

Prima di concentrarci sul ruolo dei mafiosi nel campo dell'autotrasporto, è però necessaria un'altra digressione, relativa alla ricognizione delle pratiche di illegalità, non necessariamente di matrice mafiosa, diffuse nel settore dell'autotrasporto. Tracciare questo quadro consentirà di capire se i mafiosi ricalcano pratiche illegali comuni e preesistenti oppure se "innovano" tali pratiche, introducendo aspetti specifici, inerenti alle loro caratteristiche criminali distintive. Da questo punto di vista, un'analisi delle forme di illegalità del settore restituisce una casistica piuttosto ampia<sup>13</sup>. Limitandosi agli aspetti più noti, si possono citare tutti quegli escamotage che consentono di comprimere i costi d'impresa, spesso a scapito della sicurezza, delle casse previdenziali e del fisco. Tra questi, la pratica del sovraccarico, cioè di trasportare merci per un peso superiore a quello consentito dalle caratteristiche tecniche dell'automezzo che, appunto, rende più economico ma anche più pericoloso il trasporto. Il sovraccarico, riferisce un funzionario della Polizia stradale intervistato, sembra essere più diffuso nel trasporto di inerti o comunque in quelli legati al campo dell'edilizia, mentre, per la sua esperienza, risulta più limitato nel settore della logistica.

che lo collocano in maniera contingente in una o in un'altra delle quattro caselle.

<sup>13</sup> La constatazione dei molteplici fronti di illegalità che caratterizzano il settore dell'autotrasporto ha indotto la Regione Emilia-Romagna a varare, nel 2014, una specifica normativa volta a prevenire e a ridurre i comportamenti illegali da parte dei singoli operatori e delle imprese. Si tratta di un testo molto articolato, poi ripreso nel Testo unico per la promozione della legalità e per la valorizzazione della cittadinanza e dell'economia responsabili, consultabile al seguente URL: <http://bur.regione.emilia-romagna.it>.

Altra pratica “classica” per aumentare la produttività a scapito della sicurezza è l’alterazione del sistema che rileva la velocità del camion, permettendo così di superare i limiti prescritti e accorciare i tempi di viaggio. Le tecniche per aggirare i controlli e manomettere i dispositivi di controllo di bordo sono diversi, dalla tradizionale calamita al banale mozzicone di sigaretta, e si sono evolute adattandosi alle innovazioni tecnologiche dei dispositivi di cui oggi sono dotati i modelli più moderni di camion. Sempre sui tempi, un altro importante meccanismo che consente di abbattere i costi, aumentando nel contempo il livello di rischio complessivo delle attività di autotrasporto, è il mancato rispetto dei tetti dei tempi di guida e dell’alternanza guida-riposo. In questo caso, riportano i testimoni qualificati della Direzione Provinciale del Lavoro e della Polizia Stradale, uno degli escamotage che consentono agli autisti di stare al volante oltre i tempi massimi previsti è lo scambio della propria card personale con quella di altri autisti che in quelle ore sarebbero abilitati alla guida. Il meccanismo elusivo è alimentato da una convenienza che interessa entrambi gli attori in campo: il datore di lavoro (o committente) che riesce a contenere i costi d’impresa, risparmiando sulle spese per il personale e accorciando i tempi di consegna; l’autista che accetta di fare uno straordinario a fronte del quale ottiene, secondo alcuni nostri intervistati, una retribuzione extra, ovviamente in nero.

Un ulteriore fattore di illegalità che caratterizza il mondo dell’autotrasporto riguarda il furto e la ricettazione della merce trasportata, con o senza la complicità degli autisti, assicurata o meno che sia la merce. I furti riguardano principalmente carichi di valore, quindi prodotti elettronici, utensili, informatica ecc. Il trasporto più tipicamente connesso all’edilizia, proprio per la natura dei prodotti trasportati, è invece relativamente al riparo da questa attività delittuosa. Al riguardo, come ricorda il funzionario della Polizia Stradale intervistato, nel Reggiano una banda particolarmente dedita e specializzata nei furti ai camion era composta da soggetti che si spostavano appositamente e periodicamente dalla Puglia per mettere a segno i colpi.

C’è poi il fronte del carburante, principale voce di spesa dell’autotrasporto, sulla quale attori privi di scrupoli cercano di incidere in diversi modi: usando gasolio rubato; destinato ad altri usi, come quello agricolo o navale; oppure impiegando quello di provenienza estera, dove il suo costo è più contenuto. Il contrabbando di gasolio consente di eludere il pagamento delle accise sui carburanti, rendendolo dunque molto più conveniente rispetto a quello che passa dai canali ufficiali. In Emilia-Romagna, uno dei nostri intervistati (con un passato da imprenditore nei trasporti e poi da dirigente nella relativa associazione di categoria) indica il porto di Ravenna come luogo che in passato ha permesso di ottenere gasolio di contrabbando. Il meccanismo elusivo ha molte varianti sia in termini di vettori (camion con semplici contenitori, autocisterne, navi) sia in termini di provenienza del carburante (Est Europa, Africa). Sul punto la cronaca è ricca di particolari, ma da queste stesse fonti non sembra emergere un ruolo specifico delle mafie. Come per altri business illegali, sembrano invece all’opera reti non mafiose, non coordinate tra loro, a volte estemporanee e a geometria variabile. Il carburante, ad esempio, era tra le merci che un gruppo di soggetti, alcuni dei quali vicini a noti

gruppi criminali, si procuravano attraverso una sistematica attività fraudolenta che prevedeva la clonazione di aziende realmente esistenti. In pratica, il gruppo criminale creava imprese fittizie con le sembianze di aziende vere e, con questo trucco, si faceva consegnare merce che veniva fatturata alle aziende vere e che, invece, reimmettevano sul mercato a prezzi stracciati<sup>14</sup>. Reti criminali non mafiose che si occupano di contrabbando e reimpiego di carburante per autotrazione possono addirittura provenire, fare base e agire in contesti ad alta densità mafiosa, sfuggendo a quel controllo del territorio che in alcune aree del Mezzogiorno è solitamente considerato un tratto del panorama sociale, politico ed economico. È quel che sembra mostrare una recente vicenda emersa proprio nell'area del Crotonese dove un gruppo di soggetti, a quanto pare non vicini a nessun gruppo mafioso, aveva messo in piedi un'attività di importazione fraudolenta di gasolio per autotrazione (Tribunale di Crotone, 2017). Il gasolio proveniva dalla Polonia e dalla Repubblica Ceca, ma figurava come olio lubrificante nei documenti fiscali e di consegna, dunque un prodotto escluso dal pagamento dell'accisa che grava sui carburanti. Il gasolio era formalmente destinato ad un'attività commerciale con sede nel comune di Cutro, ma in alcuni casi era scaricato in altre parti della Calabria, in altri casi approdava direttamente in altre parti d'Italia, tra cui le province di Parma e di Reggio Emilia. Considerando la quantità di gasolio immesso illegalmente in Italia (la stima per il biennio 2015-16 è pari a quasi 14 mila ettolitri – *Ibidem*: 2; ma in una precedente indagine della Procura di Udine, riguardante i medesimi soggetti, si ipotizzava un traffico di circa 360 mila ettolitri – *Ibidem*: 665) e i pagamenti transitati tra le diverse società che prendevano parte all'affare, gli investigatori stimano che il costo al litro del gasolio fosse compreso tra 57 e 94 centesimi di Euro al litro (*Ibidem*: 13).

Per contenere i costi d'impresa, ugualmente a scapito della sicurezza sia dei lavoratori sia della collettività più in generale, è poi possibile risparmiare sulla manutenzione e la tenuta in efficienza dei mezzi di trasporto. Le revisioni periodiche del mezzo dovrebbero impedire che circolino macchine non perfettamente adatte alla circolazione, ma l'esperienza insegna che i controlli previsti dalla revisione sono facilmente aggirabili. Diversi nostri intervistati (Polizia stradale, DPL, dirigente associazione categoria autotrasporti, sindacalisti) riportano di officine interne alle aziende di autotrasporto compiacenti, di controlli per strada di mezzi appena revisionati che risultano invece decisamente inadatti alla circolazione, di revisioni fatte solo sulla carta, senza cioè spostare l'automezzo in luoghi distanti da quelli in cui solitamente il mezzo opera.

Come per altri settori d'attività, anche nel campo dell'autotrasporto i lavoratori possono andare incontro a difficoltà nel farsi pagare, in tutto o in parte, dal datore di lavoro. I testimoni qualificati intervistati, soprattutto i sindacalisti e gli ispettori del lavoro, riferiscono diversi episodi del genere. A fronte di buste paga non corrisposte a causa delle condizioni di difficoltà in cui un'azienda può versare, ci sono

<sup>14</sup> L'indagine è chiamata dagli investigatori "Total bluff" e su di essa si possono trovare alcuni dettagli nella stampa on-line, ad esempio qui <http://www.sassuolo2000.it/2014/03/12/gli-esiti-delloperazione-total-bluff-dei-carabinieri-della-stazione-di-reggio-emilia-santa-croce/>. Sul web, inoltre, si ritrovano facilmente notizie di molte altre truffe e operazioni di contrabbando inerenti al gasolio.

anche situazioni in cui la busta-paga è invece consensualmente gonfiata. Il lavoratore può infatti accettare una remunerazione reale inferiore a quella pattuita – e magari prevista da standard derivanti da accordi collettivi – perché è l'unico modo per lavorare in certi frangenti in alcuni campi, oppure perché il datore di lavoro accetta di assumere anche qualche altro parente o amico del lavoratore o per altri motivi ancora.

Infine, per concludere questa lunga ancorché incompleta carrellata di pratiche che incidono sulla legalità complessiva del settore di attività preso in considerazione, un fenomeno che molti intervistati hanno segnalato come fattore di potente trasformazione del panorama dell'autotrasporto in Emilia-Romagna (ma ovviamente non solo di questa regione) riguarda la costituzione di unità operative delle aziende di trasporto in un paese estero, tipicamente dell'Est Europa. Ciò consente di eludere la normativa nazionale in ambito fiscale e previdenziale, abbattendo notevolmente i costi d'impresa. Più in generale, questa strategia di delocalizzazione appare il frutto della più agguerrita concorrenza con la quale si è dovuto confrontare chi operava nell'autotrasporto nel nostro Paese all'indomani dell'allargamento ad Est dell'Unione Europea.

Se queste sono le principali pratiche illegali che riguardano il mondo dell'autotrasporto in Emilia-Romagna, così come emergono dai documenti consultati e dalle opinioni dei testimoni qualificati intervistati, resta da chiedersi quale sia allora il ruolo specifico e distintivo dei mafiosi in questo campo di attività. Se si va indietro nel tempo, la prima tematizzazione pubblica delle vicende relative alle infiltrazioni mafiose nel campo dell'autotrasporto, che ha poi dato impulso e si è intrecciata con le indagini giudiziarie, è da far risalire all'attività di denuncia di Enrico Bini che, nel tempo, ha ricoperto incarichi direttamente o indirettamente inerenti al settore dell'autotrasporto (responsabile commerciale dell'Alta velocità della Transcoop; presidente della CNA di Reggio Emilia; vice-presidente nazionale della FITA-CNA, Presidente della Camera di Commercio di Reggio Emilia). Bini rileva e denuncia pubblicamente l'alterazione delle regole della concorrenza dovuta a soggetti economici-criminali, attirati dai lavori per la realizzazione della linea alta velocità (tra il 1999 e il 2005) che riescono a fare prezzi stracciati per aggiudicarsi gli appalti, mettendo fuori mercato le imprese che solitamente lavoravano in quell'area. Le offerte più basse sarebbero state possibili grazie all'illegale compressione dei costi d'impresa. Come afferma lo stesso Bini nel corso di un'intervista: “soprattutto non pagavano i dipendenti, poi lasciavano buchi (debiti, n.d.r.) nelle officine, non pagavano il gasolio, nel senso che facevano largo uso del gasolio nautico proveniente dal porto di Ravenna: mentre scaricavano le navi, d'accordo col comandante, facevano anche il pieno di gasolio ad un prezzo stracciato”. Secondo Bini, tuttavia, queste pratiche non erano esclusivamente appannaggio degli autotrasportatori calabresi poi finiti in indagini di mafia, dunque quelli che noi potremmo chiamare mafiosi “controversi” o “identitari”, ma erano comuni a molti altri operatori dell'autotrasporto. Rispetto agli altri autotrasportatori, i soggetti che lui chiama “mafiosi”, però, “accentuavano” queste pratiche, riuscendo così a comprimere i principali costi d'impresa. Se su queste voci i mafiosi sembrano, a parere dell'intervistato, più efficaci e “capaci” di altri che pure



si muovono nel campo dell'illegalità, ci sarebbero alcune altre pratiche specificamente messe in campo dagli operatori mafiosi dell'autotrasporto. Tali pratiche consistevano innanzitutto nell'uso della violenza nei confronti degli autisti, specie nei confronti di quelli di provenienza straniera che risultavano più ricattabili a causa della loro condizione di marginalità sociale. Inoltre, sempre a parere dell'intervistato, che riporta un'esperienza di contatto diretto con gli autisti, i camion venivano usati come corrieri per trasportare "pacchetti riservati" (potenzialmente armi o droga) tra la Calabria e l'Emilia-Romagna<sup>15</sup>. Infine, sempre secondo Bini, "loro non tenevano in regola i mezzi, perché la revisione non la facevano mai: arrivava un signore dalla Calabria che prendeva tutti i libretti il venerdì, li portava in Calabria e il lunedì tornava su con i libretti dei mezzi revisionati. Soprattutto, non mettevano in ordine e in regola i mezzi, risparmiando sui costi, ma con tutti i rischi per la sicurezza che ciò comporta". Questa dinamica avrebbe prodotto diverse conseguenze. La prima riguarda la progressiva sostituzione dei lavoratori di nazionalità italiana con autisti stranieri, più ricattabili e meno propensi a rivolgersi ai sindacati (che è un aspetto evidenziato anche dai sindacalisti intervistati). La seconda è che molte imprese sono state costrette a chiudere. La terza è che l'inasprimento della concorrenza ha condotto a un abbassamento degli standard dei diritti e delle tutele che ha indotto "molte imprese ad adeguarsi a questo sistema qui". A questo riguardo, Bini lamenta (e denuncia pubblicamente) una incapacità di rendersi conto della gravità della situazione da parte dei committenti e anche del mondo della cooperazione; incapacità a volte interessata (perché portano in dono prezzi più bassi) e dunque colpevole.

La cornice nella quale situare la descrizione del ruolo dei mafiosi tratteggiata da Bini emerge con una certa chiarezza dalle opinioni espresse da un gruppo di sindacalisti, perlopiù del settore dei trasporti, con i quali è stato realizzato un focus group. Il contesto nel quale prendono forma queste dinamiche illegali è caratterizzato dalla progressiva sostituzione, nel campo dell'edilizia e in quello dell'autotrasporto che ad esso è strettamente collegato, del tessuto imprenditoriale reggiano ed emiliano con quello di matrice calabrese e, più specificamente, crotonese. Si tratta di un processo di lunga lena, che inizia con l'arrivo dei primi immigrati calabresi in provincia di Reggio Emilia sul finire degli anni Cinquanta (Pattacini, 2009; Mete, 2014), che procede in maniera carsica dei decenni successivi<sup>16</sup> e che avrà un'impennata agli inizi degli anni Duemila, in concomitanza dei lavori per la realizzazione della tratta ferroviaria dell'alta velocità sul territorio emiliano. Secondo

<sup>15</sup> Oltre ai camion, secondo alcuni testimoni qualificati intervistati, anche i pullman che collegano l'area del crotonese con l'Emilia o comunque il Centro-Nord sono stati usati come corrieri di pacchi anonimi e sospetti.

<sup>16</sup> Alcuni personaggi vicini ai gruppi criminali di origine crotonese lavorano, secondo la testimonianza dell'allora sindaco di Rubiera, alla realizzazione della cassa di espansione del Secchia (Mete, 2014: 270). Coincidenza davvero singolare, col dipendente di uno di questi personaggi, allora al soggiorno obbligato, Bini, come dichiara nell'intervista realizza, fa un incidente stradale col suo camion nel 1977. Nella vicenda emerge che il camion col quale si scontra non è assicurato: un modo per abbattere (rischiosamente) i costi d'impresa. Secondo un testimone qualificato intervistato in Calabria, che conosce bene alcuni dei soggetti protagonisti delle indagini emiliane, negli anni settanta molti suoi conterranei erano andati a lavorare in Emilia con "camion scassati e lì, grazie alla facilità con la quale si accedeva al credito, rispetto alla Calabria, hanno fatto investimenti e si sono arricchiti".

i sindacalisti – ma la stessa opinione è espressa con ancor più schiettezza nel corso di un'intervista da alcuni investigatori che hanno condotto le indagini sui gruppi criminali cutresi in Emilia-Romagna – la molla che produce la denuncia pubblica di cui Bini si fa portavoce è dovuta al rapido deterioramento del mercato dell'autotrasporto indotto dalla concorrenza sleale di cui si è detto in precedenza. Secondo gli investigatori, sono i soggetti economici locali di cui Bini è rappresentante che spingono affinché ci siano indagini su una serie di personaggi che, con le loro pratiche concorrenziali illecite, inquinano il settore dell'autotrasporto. Gli stessi investigatori ammettono che dopo le denunce di Bini loro brancolano nel buio perché gli autisti che ricevono buste paga forzatamente ridotte non collaborano. Da questo punto di vista, non è forse azzardato sostenere che la presenza della mafia è evocata (e, di conseguenza, l'antimafia mobilitata) a fini di lotta economica da un sistema economico-imprenditoriale "autoctono" messo in difficoltà da un modello di business aggressivo e sprezzante delle regole e della legalità. Un punto importante da precisare è che i soggetti che impongono questa nuova regolazione al ribasso – in termini di costi, ma anche di diritti e tutele – sono da intendere in senso lato come "mafiosi". Tra essi troviamo, infatti, mafiosi identitari e mafiosi controversi, per lo più colpiti attraverso lo strumento delle interdittive antimafia o altre azioni di natura preventiva. Ma troviamo anche personaggi direttamente legati ai principali gruppi 'ndranghetisti originari del crotonese che saranno in seguito imputati nel processo Aemilia e, dunque, aspiranti (bisognerà attendere la conclusione dell'iter giudiziario) "mafiosi in senso proprio". Tali personaggi, tuttavia, sono ben lontani dal monopolizzare il settore dell'autotrasporto che appare regolato, invece, da logiche di mercato più ad ampio spettro, molte delle quali illegali ma non fondate sul metodo mafioso<sup>17</sup>.

Sul piano giudiziario, nelle indagini più recenti i magistrati hanno proceduto principalmente attorno al capo d'imputazione di intestazione fittizia di beni, volta a rafforzare il gruppo mafioso calabrese che opera in Emilia. Dunque, un reato non strettamente connesso allo svolgimento dell'attività dell'autotrasporto che sarebbe, invece, solo un modo per i mafiosi per non farsi confiscare le ricchezze per altre vie illegalmente accumulate. L'impulso alle indagini arriva da due fonti distinte, ma intrecciate tra loro. La prima è la puntuale denuncia che nel giugno del 2010 l'allora presidente della camera di commercio di Reggio Emilia, Enrico Bini, fa al nucleo investigativo dei carabinieri. La seconda "occasione" di emersione del problema che fa scattare l'azione delle agenzie di contratto è l'incendio, nel novembre del 2011, di un automezzo pesante a San Giovanni in Persiceto (BO) (Tribunale di Bologna, 2014: 13)<sup>18</sup>. Ai nostri fini, l'aspetto interessante non risiede nelle pratiche che i mafiosi, nelle loro diverse accezioni, portano avanti in questo

<sup>17</sup> Nelle carte del processo "Aemilia" emerge ad esempio che in più occasioni alcuni soggetti ritenuti vicini ai gruppi criminali ricorrono alla banale e ampiamente diffusa pratica del sovraccarico (Legione Carabinieri Emilia-Romagna, 2013: 570-571).

<sup>18</sup> In quel periodo sono molti gli incendi, probabilmente di natura dolosa, che colpiscono autovetture, mezzi di cantiere, camion, capannoni e abitazioni private di proprietà di soggetti vicini a personaggi poi finiti sotto indagine. A documentare e alimentare la conoscenza pubblica del fenomeno ha in particolare contribuito una video-inchiesta di un'associazione studentesca reggiana, cortocircuito (<http://www.cortocircuito.re.it>), dall'azzeccato titolo "Non è successo niente. 40 roghi a Reggio Emilia".

business, che sembrano non discostarsi molto da quelle generalmente all'opera in questo settore di attività, quanto piuttosto capire che ruolo ha l'autotrasporto nel più vasto funzionamento del gruppo criminale. Da quel che si capisce dalla lettura dei documenti giudiziari, gli utili realizzati frequentando il campo dell'autotrasporto in Emilia-Romagna venivano poi reinvestiti nelle aree di radicamento originario del gruppo criminale, cioè in provincia di Crotona. Scrivono al proposito i magistrati: "Risulta poi del tutto evidente il reinvestimento dei proventi dell'attività svolta in Emilia [nel campo dell'autotrasporto] nel finanziamento delle attività gestite direttamente dalla famiglia in Calabria che è ciò cui, peraltro, è finalizzata l'attività criminosa stessa" (*Ibidem*: 58). Investimenti a dire il vero non sempre coronati da successo, come si evince da questo colloquio intercettato e riportato negli atti d'indagine: "Avete fatto il negozio e avete rovinato i camion! Avete fatto il ristorante e li avete presi dai camion! Avete fatto il barbiere là, l'estetista, e li volete dai camion [...] ma se voi in un'attività non siete capaci di gestirvi, non vi pagate nemmeno le persone che ci lavorano, ma che cazzo state aperti a fare?" (*Ibidem*: 59).

Più recentemente, l'inchiesta "Aemilia", che indaga a 360 gradi sulle attività di alcuni gruppi di 'ndranghetisti in Emilia-Romagna, ha consentito di gettare un po' di luce anche sulla presenza mafiosa nel campo dell'autotrasporto<sup>19</sup>. Nel complesso, a leggere le carte dell'indagine, si ricava l'idea che l'autotrasporto non sia un'attività nella quale i mafiosi, nelle loro diverse accezioni della tipologia prima presentata, siano particolarmente attivi. Secondo alcuni collaboratori di giustizia, i gruppi criminali originari del Crotonese userebbero alcune imprese di autotrasporto per investire il proprio denaro<sup>20</sup>. Più che altro, si tratta di attività connesse o collaterali a quelle dell'edilizia in cui tradizionalmente le imprese vicine agli 'ndranghetisti, così come le imprese di proprietà di cutresi e di calabresi, sono attivi. Le pratiche, dunque, sarebbero molto simili a quelle, più note, che si rilevano a proposito dell'edilizia e che erano già state messe in luce nelle operazioni giudiziarie della seconda metà degli anni Duemila, come in quella denominata "Pandora". In breve, in queste indagini si trova che alcuni indagati sono autotrasportatori, si registrano diversi danneggiamenti di camion, mentre ci sono solo pochi episodi che riguardano specificamente i meccanismi di funzionamento del settore dell'autotrasporto<sup>21</sup>. Guardare con attenzione a questi ultimi episodi permette di delineare con più precisione alcuni meccanismi che consentono a soggetti ritenuti vicini ai gruppi criminali di comprimere i costi d'impresa o comunque di trarre profitto da

<sup>19</sup> La rilevanza del settore dell'autotrasporto nelle vicende dell'indagine Aemilia è tra le altre cose testimoniata dalla costituzione di parte civile nel processo scaturito da parte di un'associazione di categoria delle imprese di autotrasporto, la FITA-CNA. Per un approfondimento degli aspetti inerenti alla costituzione di parte civile nei processi di mafia, si rinvia al saggio di Fabio Nicolichia contenuto in questo stesso volume.

<sup>20</sup> È il caso di Angelo Salvatore Cortese nell'indagine "Pandora" e di Giuseppe Giglio in quella "Aemilia". Al pari di quel che accadeva nel campo dell'edilizia, anche il settore dell'autotrasporto era usato per la realizzazione di false fatturazioni al fine di frodare il fisco.

<sup>21</sup> È da aggiungere che, proprio nell'indagine "Pandora", emerge l'impiego dei camion che fanno la spola tra la Lombardia e la Calabria per il trasporto di armi. In questo caso, le armi viaggiavano da Nord verso Sud (Tribunale di Catanzaro, 2009: 206-210). Nell'indagine "Aemilia", invece, un collaboratore di giustizia sostiene che i camion furono il canale tramite il quale alcuni fucili mitragliatori giunsero dal Belgio a Reggio Emilia (Legione Carabinieri Emilia-Romagna, 2013: 309).

questo settore di attività.

Il primo episodio ha a che fare col furto della merce trasportata che, si è visto, è una delle forme di illegalità tipiche, non necessariamente a coinvolgimento mafioso, dell'autotrasporto. In breve, accade che alcuni personaggi ritenuti vicini ai gruppi di 'ndrangheta si mettano d'accordo con un autotrasportatore affinché gli consegna un carico di pneumatici, dichiarando poi ai carabinieri di esser stato vittima di una rapina a mano armata. La lettura delle intercettazioni e l'esito della vicenda mostrano che il livello di professionalità criminale delle persone coinvolte nell'attività delittuosa è davvero molto basso. Peraltro, i personaggi in odor di mafia si lamentano – a ragione, a giudicare dallo sbocco giudiziario della vicenda – della sproporzione tra il rischio corso e il guadagno ottenuto con l'operazione. Significativo, al proposito, risulta altresì il commento del Giudice per le Indagini Preliminari: “Pur essendo condivisibile l'assunto secondo cui tali atti predatori, apparentemente marginali, si rivelano in realtà funzionali a consentire lo svolgimento dell'attività di autotrasporto (...) in condizioni di assoluto vantaggio, da un lato non emergono in alcun modo i contrassegni del metodo mafioso, dall'altro non appare certo o estremamente probabile il rapporto finalistico tra la condotta e l'associazione mafiosa, nulla potendo escludere che i proventi sarebbero stati spartiti esclusivamente tra i diretti interessati” (Tribunale di Bologna, 2015: 1033).

Un secondo episodio riguarda invece il traffico illegale di carburante che, come si è visto, è un'altra modalità attraverso la quale si possono contenere i costi d'impresa. Anche questa non è una pratica né inventata né prevalentemente portata avanti dai mafiosi (di qualunque tipo). In questo caso, i personaggi ritenuti vicini ai mafiosi a più riprese discutono di come ricettare migliaia di litri di gasolio rubato. Di compiere i furti, ai danni di consorzi agricoli o anche di condomini, si occupa una banda specializzata, non stanziale, proveniente dalla Campania. Il gasolio veniva dunque rivenduto agli autotrasportatori a un prezzo inferiore a quello “alla pompa”, ma comunque oscillante tra 0,90 e 1,10 Euro al litro, dunque non proprio stracciato. Le relazioni che tali autotrasportatori possono vantare nel mondo dell'illegalità consente loro di comprimere una voce di costo importante, anche se la quantità di gasolio rubato non è illimitata e la sua disponibilità è difficilmente prevedibile. La vicenda del gasolio rubato consente però di riflettere su un altro aspetto che traspare dai dialoghi intercettati. La banda di ladri, infatti, non fidandosi degli interlocutori, pretende di essere pagata in contanti e alla consegna della merce. Emerge allora la difficoltà di molti personaggi ritenuti vicini alla 'ndrangheta di procurarsi cifre tutto sommato esigue (cinque mila Euro) che impongono ad alcuni di essi di rinunciare all'affare. Contrariamente alla rappresentazione pubblica dei soggetti mafiosi o para-mafiosi, che li descrive come personaggi in cerca di attività – come l'autotrasporto – in cui riciclare una cospicua liquidità derivante dai traffici illeciti, le persone finite nelle maglie della magistratura sembrano, al contrario, avere seri problemi di disponibilità economica o, quantomeno, di liquidità. Del resto, come affermano gli esponenti delle forze dell'ordine intervistati, riferendosi ad alcuni protagonisti dell'indagine Aemilia, “questi puzzano di fame”.

Da ultimo, se si guarda alla presenza mafiosa nell'autotrasporto o comunque al

suo ruolo nel campo più ampio dell'economia locale, è da segnalare un ulteriore aspetto, spesso poco considerato nelle analisi. Le mafie, infatti, hanno la capacità di mandare all'aria pratiche consolidate di illegalità che, probabilmente, sarebbero continuate ad esistere se non fossero state "contaminate" da soggetti ritenuti mafiosi. Ciò avviene perché l'azione di contrasto nei confronti della mafia è molto più penetrante e risoluta rispetto ad altre forme di criminalità, anche di quelle con conseguenze complessive più devastanti. È quel che sembra che accada ad un noto imprenditore reggiano, che opera da più generazioni nel campo dell'estrazione della sabbia dal Po la cui impresa, ad un certo punto, è destinataria di un'interdittiva antimafia<sup>22</sup>. Così raccontano la vicenda i sindacalisti intervistati: "lui è un emilianissimo, un reggiano da dieci generazioni, ed è sempre stato un trafficante, fin da suo nonno. [...] Rubavano la sabbia del Po e poi l'andavano a vendere senza nessun tipo di permesso. Quindi, la sua particolarità è che non è calabrese, quindi non ha tanti dipendenti calabresi, poi ha iniziato a fare affari con tutti, senza preoccuparsi di chi fossero. E quindi per un certo periodo ha collaborato con aziende calabresi, quindi l'interdittiva è partita da lì, ma ce l'aveva di sua la propensione a delinquere. Quindi, non è la classica impresa della criminalità organizzata che arriva e si mangia un'azienda locale, questo era già disponibilissimo a fare affari. Non si è fatto mangiare, lui è ancora lì che comanda. Cioè, non è un caso tipico". Il "caso tipico" è qui da intendere come la mafia che arriva e, con la violenza o l'usura, svuota e depreda l'azienda locale. Come si vede, però, e come si è provato a mostrare con la presentazione della tipologia dei rapporti tra mafia e imprenditoria, non tutti gli imprenditori sono necessariamente succubi dei mafiosi e non sempre i mafiosi, nel rapporto con gli imprenditori, come emerge anche da altre ricerche sul tema (Sciarrone, 2011a), sono quelli che guadagnano di più dal sodalizio.

Queste brevi battute sul ruolo e l'impatto dell'azione antimafia aprono un'ulteriore fronte di riflessione, scarsamente tematizzato a proposito del nesso tra mafia, diritti dei lavoratori, legalità delle azioni condotte dalle imprese. Solitamente – e in alcuni casi non c'è motivo di dubitarne – la presenza delle mafie è associata a un deterioramento delle condizioni di lavoro: lavoro nero, evasione ed elusione della normativa fiscale e previdenziale, comportamenti antisindacali, buste paga gonfiate e altro ancora. L'altra faccia della medaglia può però mostrare una realtà diversa. È infatti plausibile che, proprio a causa della capacità dell'antimafia di colpire in profondità e in maniera radicale le imprese mafiose (o vicine ai mafiosi), anche con strumenti che non richiedono la pesantezza probatoria tipica del circuito penale, i mafiosi siano più attenti alla regolarità formale del loro operato. Se per loro la posta in palio è alta, sia in termini di guadagni derivanti dal riciclaggio, sia

<sup>22</sup> Dalle notizie di stampa riguardanti l'interdittiva, che suscitò un certo clamore, si desume che l'imprenditore era citato, agli inizi degli anni Duemila, in un'operazione giudiziaria denominata "Caronte". In effetti, dalla lettura dei documenti prodotti dagli investigatori (Regione Carabinieri Sicilia – Compagnia di Cefalù, 2002) che hanno condotto l'indagine, emergono diversi rapporti di collaborazione tra l'impresa reggiana e alcune aziende di autotrasporto, perlopiù dedite al movimento terra, gestite da mafiosi siciliani conclamati e da diversi esponenti di quell'imprenditoria cutrese ritenuta vicina ai gruppi di 'ndrangheta provenienti dalla stessa area della Calabria. Come sostenuto da Bini e riportato nelle pagine precedenti, i lavori messi sotto la lente di ingrandimento da parte degli investigatori riguardano principalmente gli appalti per la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità nel tratto parmense e reggiano.

in termini di rischi economici e penali, allora varrà forse la pena “investire” risorse necessarie a mantenere una legalità formale del loro operato. Per cui, paradossalmente, in alcuni casi, la matrice mafiosa dell’impresa potrebbe essere un argine nei confronti di altre forme di illegalità tipiche del settore di attività.

## 5. Conclusioni

Il principale obiettivo di questa ricerca era tentare di capire se ci sia una specificità mafiosa, più o meno evidente, nell’illegalità diffusa che caratterizza il settore dell’autotrasporto nell’area del Reggiano. Il dibattito pubblico, infatti, soffre di una sorta di pregiudizio mafiocentrico, per il quale ogni ambito economico o territorio in cui i mafiosi mettono piede è subito e indiscutibilmente da essi egemonizzato. La mafia viene inoltre vista come un “male pubblico” (Sciarrone, 2010), nei confronti del quale è facile schierarsi e difficile dividersi. Il rischio che si corre seguendo questa impostazione, però, è far diventare i mafiosi i comodi capri espiatori che, catalizzando l’attenzione pubblica e delle agenzie di contrasto, offuscano i meccanismi e l’ampiezza della diffusa e ordinaria illegalità non mafiosa. Tenendo a bada tale pregiudizio mafiocentrico, la ricerca empirica condotta in questo studio mirava, dunque, a delineare il posto occupato recentemente dai mafiosi nel settore dell’autotrasporto in questo specifico territorio.

Per perseguire questo obiettivo conoscitivo è stato dapprima necessario illustrare le specificità del settore dell’autotrasporto per i mafiosi: quali sono le caratteristiche del campo di attività che lo rendono vulnerabile all’ingerenza mafiosa, quali sono le funzioni che l’autotrasporto può svolgere per l’arricchimento, il rafforzamento e la riproduzione di un gruppo mafioso. Chiarito questo punto, l’esposizione si è concentrata sulle pratiche illegali, o comunque elusive, tipiche dell’autotrasporto. Ne è emerso un quadro molto composito, ricco di comportamenti illegali che coinvolgono una pluralità di attori, tutti volti alla compressione dei costi e, dunque, alla sopravvivenza economica dell’impresa. Tale ventaglio di attività illegali pare essersi ampliato negli ultimi anni, come conseguenza dell’inasprimento della concorrenza, dovuta alla crisi economica e all’apertura dei mercati a nuovi soggetti di provenienza estereuropea che possono contare su lavoratori che si accontentano di paghe più basse e regimi previdenziali e fiscali meno onerosi rispetto agli standard italiani. Beninteso, la riduzione illegale dei costi è strettamente connessa, in maniera inversamente proporzionale, ai livelli di sicurezza e alle tutele dei lavoratori del settore, oltreché delle strade.

In termini generali, negli ultimi anni il settore dell’autotrasporto è andato incontro a forti trasformazioni che hanno ridotto gli spazi d’azione e di profitto di cui godevano i tradizionali attori locali. Come per l’edilizia, cui l’autotrasporto è fortemente legato, si è dunque assistito a processi di sostituzione di imprese e operatori del settore. Tra gli altri attori che hanno conquistato fette di mercato, specie in occasione di grandi lavori infrastrutturali, come la linea TAV che ha interessato l’area di Parma e Reggio Emilia agli inizi degli anni Duemila, ce ne sono molti di origine calabrese, alcuni dei quali direttamente o indirettamente riconducibili

a personaggi indagati, imputati o condannati per il reato di associazione mafiosa. Nel dibattito pubblico, in particolare dopo l'operazione "Aemilia" e dopo lo scioglimento per mafia del Comune di Brescello, chiunque sia vicino (parente, affine, amico, a volte anche solo conterraneo) a queste persone è generalmente etichettato come "mafioso". Si tratta, però, di mafiosi in senso diverso rispetto a chi, appunto, è stato condannato con sentenza definitiva per 416 bis. Per tentare di fare chiarezza sul punto, in questo contributo è stata dunque presentata una tipologia di mafiosi che potrebbe servire anche a orientare la discussione sul fenomeno delle mafie in generale, e delle mafie al Nord più in particolare.

Articolando un po' l'analisi e impiegando questa tipologia per passare in rassegna le vicende che riguardano il ruolo dei mafiosi nel settore dell'autotrasporto nel Reggiano, si deve concludere che i mafiosi propriamente detti osservati in questo caso studio non sembrano avere grande spazio nelle dinamiche che caratterizzano il campo dell'autotrasporto<sup>23</sup>. Le informazioni reperite sulla stampa, le opinioni e le vicende riportate dai testimoni qualificati, finanche gli atti giudiziari consultati convergono nel disegnare un quadro di diffusa illegalità del settore. In questo quadro si trovano ad operare, con modalità sostanzialmente analoghe, alcuni soggetti che hanno differenti gradi di vicinanza a persone solitamente indicate come appartenenti a gruppi mafiosi di origine calabrese. A dispetto del pregiudizio mafiocentrico di cui si è detto, tuttavia, non è chiaro quale sia l'autonomia di tali imprenditori rispetto ai mafiosi propriamente detti. È più probabile che essi ricadano nella categoria dei "mafiosi controversi", cioè di persone vicine ai mafiosi propriamente detti, ma non necessariamente colpevoli di qualche reato. Ciò non li mette al riparo dall'azione dell'antimafia che, facendo leva su una serie di misure di natura preventiva, come le interdittive, colpisce duramente alcuni operatori del settore. Da questo punto di vista, per gli imprenditori che entrano in affari con essa o che siano ad essa vicini, la mafia non rappresenta un vantaggio competitivo ma, nel medio termine, una vera e propria iattura. La "contaminazione" mafiosa di forme radicate e preesistenti di illegalità può rendere tali pratiche illegali non mafiose esposte all'azione dell'antimafia che, come si è notato, dispone di strumenti di contrasto molto più efficaci e penetranti rispetto a quelli ordinari. L'eccezionalità di questi strumenti, che spesso sacrificano diritti e garanzie degli imprenditori e delle imprese e che possono configurarsi come "politiche di controllo giudiziario della criminalità mafiosa non prive di una certa 'spregiudicatezza' rispetto ai canoni di intervento postulati da uno stato di diritto" (Visconti, 2003: 264), si giustifica con la gravità della minaccia mafiosa. Una minaccia da non prendere sottogamba che però, proprio per la sua imponenza e della sua capacità di imporsi nel dibattito

<sup>23</sup> Ciò non significa, beninteso, che in altri contesti territoriali e/o in altri periodi, questi o altri gruppi criminali di tipo mafioso non possano avere ruoli molto più incisivi nel settore di attività. Un caso molto significativo emerso proprio a ridosso della chiusura di questo saggio riguarda le attività della c.d. "mafia cinese" operante in provincia di Prato (Tribunale di Firenze, 2017). Dalla lettura degli atti giudiziari emerge un quadro che ricorda molto da vicino l'idealtipo dell'atteggiamento e del comportamento mafioso volto alla conquista dell'egemonia in questo settore di attività: un'azienda di trasporti di proprietà di soggetti ritenuti (dagli altri cinesi) violenti, pericolosi ed esplicitamente etichettati come "mafiosi"; proprietari e dipendenti (e loro parenti) delle aziende di trasporto concorrenti minacciati, intimiditi, picchiati, feriti o addirittura uccisi; clienti obbligati a servirsi dall'azienda dei mafiosi, facendo terra bruciata intorno ai concorrenti non mafiosi (*Ibidem*: 149-181).

pubblico, rischia di far passare in secondo piano altre forme di illegalità, apparentemente “rassicuranti” perché non mafiose, ma non per questo meno perniciose.



## Bibliografia

ALCALINI A.

2017 *Il governo del territorio e lo spettro della mafia*, Tesi di Dottorato, Firenze, Università di Firenze.

ASSO P. F., TRIGILIA C.

2011 *Mafie ed economie locali. Obiettivi, risultati e interrogativi di una ricerca*, in R. Sciarrone (a cura di) *Alleanze nell'ombra. Mafie ed economie locali in Sicilia e nel Mezzogiorno*, Roma, Donzelli, pp. XIII–XXX.

BECKER H. S.

2007 *I trucchi del mestiere: come fare ricerca sociale*, Bologna, il Mulino.

BRANCACCIO L.

2017 *I clan di camorra: genesi e storia*, Roma, Donzelli.

CICONTE E.

2008 *Le dinamiche criminali a Reggio Emilia*, Reggio Emilia, Comune di Reggio nell'Emilia.

2012 *I raggruppamenti mafiosi in Emilia-Romagna. Elementi per un quadro d'insieme*, numero monografico di "Quaderni di Città sicure", n. 39.

DALLA CHIESA N., PANZARASA M.

2012 *Buccinasco. La 'ndrangheta al Nord*, Torino, Einaudi.

MARRADI A., RODOLFI F.

1999 *Rivendicando il ruolo della tipologia*, in "Quaderni di sociologia", XLIII, pp.102–136.

METE V.

2011 *I lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Il ruolo delle grandi imprese nazionali*, in R. Sciarrone (a cura di) *Alleanze nell'ombra. Mafie ed economie locali in Sicilia e nel Mezzogiorno*, Roma, Donzelli, pp. 339–383.

2014 *Origine ed evoluzione di un insediamento "tradizionale". La 'ndrangheta a Reggio Emilia*, in R. Sciarrone (a cura di) *Mafie del Nord. Strategie criminali e contesti locali*, Roma, Donzelli, pp. 261–294.

2015 *La lotta alle mafie tra movimenti e istituzioni*, in AA. VV. *L'Italia e le sue regioni: l'età repubblicana. Società*. Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, pp. 305-322.

2016 *La costruzione istituzionale delle politiche antimafia. Il caso dello scioglimento dei consigli comunali*, in *Stato e mercato*, n. 3, pp.391–424.

PALIDDA R.

- 2011 *Lungo le rotte dei camion. Criminalità organizzata e trasporti nella Sicilia orientale*, in R. Sciarrone (a cura di) *Alleanze nell'ombra. Mafie ed economie locali in Sicilia e nel Mezzogiorno*, Roma, Donzelli, pp. 265–303.

PATTACINI P.

- 2009 *La comunità di Cutro a Reggio Emilia: movimenti migratori interni italiani*, Felina, La Nuova Tipolito.

SANTORO M.

- 2015 (a cura di) *Riconoscere le mafie. Cosa sono, come funzionano, come si muovono*, Bologna, il Mulino.

SCIARRONE R.

- 2006 *Passaggio di frontiera: la difficile via d'uscita della mafia calabrese*, in A. Dino (a cura di) *Pentiti. I collaboratori di giustizia, le istituzioni, l'opinione pubblica*, Roma, Donzelli, pp. 129–162.
- 2009 *Mafie vecchie, mafie nuove. Radicamento ed espansione*, Roma, Donzelli (ed. or. 1998).
- 2010 *La mafia come male pubblico*, in “L'Indice dei libri del mese”, n. 12, pp. 6–7.
- 2011a (a cura di) *Alleanze nell'ombra. Mafie ed economie locali in Sicilia e nel Mezzogiorno*, Roma, Donzelli.
- 2011b *Mafie, relazioni e affari nell'area grigia*, in R. Sciarrone (a cura di) *Alleanze nell'ombra. Mafie ed economie locali in Sicilia e nel Mezzogiorno*, Roma, Donzelli, pp. 3–48.
- 2014a (a cura di) *Mafie del Nord. Strategie criminali e contesti locali*. Roma, Donzelli.
- 2014b *Tra Sud e Nord. Le mafie nelle aree non tradizionali*, in R. Sciarrone (a cura di) *Mafie del Nord. Strategie criminali e contesti locali*, Roma, Donzelli, pp. 5–38.

VARESE F.

- 2011 *Mafie in movimento. Come il crimine organizzato conquista nuovi territori*, Torino, Einaudi.

VIGNALI G.

- 2013 *Reggio Emilia, una piccola città emiliana* in E. Ciconte, F. Forgione, I. Sales (a cura di) *Atlante delle mafie. Storia, economia, società, cultura - Volume secondo*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

VISCONTI C.

- 2003 *Contiguità alla mafia e responsabilità penale*, Torino, Giappichelli.
- 2015 *Mafie straniere e 'ndrangheta al Nord. Una sfida alla tenuta dell'art. 416 bis?*, in “Diritto Penale Contemporaneo”, n. 1, pp. 353–381.

2016 *La mafia è dappertutto. Falso!*, Roma-Bari, Laterza.

## Documenti giudiziari

LEGIONE CARABINIERI EMILIA-ROMAGNA – COMANDO PROVINCIALE DI MODENA – REPARTO OPERATIVO

2013 *Informativa operazione Aemilia.*

REGIONE CARABINIERI SICILIA – COMPAGNIA DI CEFALÙ

2002 *Informativa di reato a carico di Aloisio Rosario più 38 (operazione Caronte)*

TRIBUNALE DI BOLOGNA

2010 *Ordinanza applicativa di misure cautelari nei confronti di Pugliese Michele più 12 (operazione Zarina).*

TRIBUNALE DI BOLOGNA

2015 *Ordinanza applicativa di misure cautelari e coercitive nei confronti di Aiello Giuseppe più 202 (operazione Aemilia).*

TRIBUNALE DI CATANZARO

2009 *Ordinanza applicativa di misure cautelari nei confronti di Arena Fabrizio più 53 (operazione Pandora).*

TRIBUNALE DI CROTONE

2017 *Ordinanza applicativa delle misure cautelari degli arresti domiciliari e dell'obbligo di dimora nei confronti di Celsi Giovan Pietro più 13.*

TRIBUNALE DI FIRENZE

2017 *Ordinanza in materia di misure cautelari nei confronti di Chen Qin più 43.*