

zazione che provvede a portarli all'interno di apposite abitazioni. Frequentemente, durante questi trasferimenti, i clandestini sono incappucciati e nel corso della loro permanenza sul suolo serbo, vivono una condizione di vero e proprio sequestro di persona: non possono uscire di casa, sono controllati costantemente, il loro nutrimento consiste in pane e acqua.

L'ingresso nel nord-est del territorio italiano avviene prevalentemente via terra, ma non sono mancate esperienze di introduzione illegale via mare. Nel primo caso, i clandestini vengono introdotti prima in territorio sloveno e quindi in quello italiano, mediante l'attraversamento dei rispettivi confini coadiuvati dagli appositi *passseurs* del luogo.

Nel secondo caso, l'entrata via mare, esistono due direttrici. La prima vede gli immigrati cinesi partire da Belgrado, proseguire verso il Montenegro, l'Albania e, da qui, arrivare sulle coste pugliesi. La seconda, passa attraverso la Romania, la Croazia e termina sulle coste del Friuli Venezia Giulia o del Veneto. Le recenti inchieste condotte dalla Direzione distrettuale antimafia di Trieste hanno accertato che dal settembre 1999 al giugno 2000, sono stati compiuti 35 sbarchi di immigrati cinesi e bengalesi, divisi tra le coste friulane, venete, romagnole e pugliesi. Uno degli sbarchi è avvenuto di fronte al Casinò del Lido di Venezia, gli altri a Lignano, a S. Croce, a Grado, a Trieste, a Ravenna e a Vieste. Gli inquirenti hanno accertato l'esistenza di cinque *linee di introduzione* degli immigrati via mare, gestite da organizzazioni criminali italo-slovene che, nel periodo sopra considerato, hanno introdotto in Italia circa 12.000 persone, realizzando un fatturato criminale stimato in 250 miliardi di lire.

Al fine di comprendere le modalità attraverso le quali viene gestito questo traffico degli esseri umani via mare dalla Slovenia all'Italia, è utile riportare un brano tratto dalla richiesta di custodia cautelare emessa della Procura triestina: «*LONCARIC organizzava i traffici (talora di persona valendosi della collaborazione di BJELICA) ingaggiando i clandestini e tenendo i contatti sia con le persone adibite al loro trasporto sia con i committenti; KRIVICIC custodiva i clandestini a Lussino; RAMBELLI Raoul fungeva da scafista; RAMBELLI Herbert sceglieva il luogo dello sbarco e segnalava da terra il via-libera allo sbarco; GREGORI e TERDINA fungevano da raccordo tra gli organizzatori slavi, i fratelli RAMBELLI e gli autisti cinesi, e segnatamente: si incontravano con gli autisti cinesi, li guidavano fino al luogo dello sbarco e qui assistevano e aiutavano nella fase di consegna dei clandestini dai RAMBELLI ai cinesi, facendo altresì segnalazioni luminose da terra allo scafo; i singoli autisti cinesi, incaricati del ritiro dei clandestini, erano inviati da N.N. e da altri organizzatori cinesi non noti; N.N. si prestava consapevolmente e con continuità a noleggiare i furgoni ai cinesi e faceva altresì in almeno una occasione da staffetta. I pagamenti venivano fatti ad emissari dell'organizzazione slovena.*

«*Quanto ai clandestini del Bangladesh, invece, non venivano ritirati dagli organizzatori etnici ZZAMAN, MONDIAL e HOSSAIN, e raggiungevano con mezzi propri le destinazioni finali; ciò in quanto per il pagamento dell'organizzazione il denaro era stato lasciato in anticipo presso un garante, sicché l'organizzazione non aveva bisogno di tratte-*

*nere i clandestini quale « pegno », cosa che invece facevano i gruppi criminali cinesi, che per questa ragione ritiravano i clandestini al momento dello sbarco » (55).*

Una volta giunti in Italia, i clandestini cinesi non vengono lasciati liberi ma, al contrario, rimangono ancora nella condizione di sequestrati, in attesa che i parenti o i committenti si rechino dagli emissari dell'organizzazione a pagare il riscatto. Ogni clandestino conosce la sua destinazione. Se l'organizzazione dedica la traffico dei migranti non conosce i parenti o i committenti dei migranti, come si è constatato in alcune indagini, dispone comunque di numeri di telefono dai quali è possibile risalire a questi ultimi, sia che risiedano in Europa o in Cina. Utilizzando telefoni cellulari, gli emissari dei trafficanti provvedono a contattare i parenti o i committenti ed iniziano la trattativa per stabilire l'entità del riscatto che dovrà essere pagato per liberare i clandestini. Durante questa fase, come attestato da un rilevante numero di intercettazioni telefoniche e da testimonianze dirette, per convincere la controparte a versare rapidamente il riscatto, i trafficanti fanno sentire al telefono le urla degli immigrati che vengono percossi, picchiati brutalmente e costretti a combattere a testate tra di loro.

*Il riscatto che viene pagato costituisce il debito che ciascun clandestino dovrà successivamente risarcire al suo parente o committente.* La restituzione del debito avviene secondo modalità che vedono l'immigrato clandestino cinese ridotto in una condizione di schiavitù, costretto a lavorare per 18 ore al giorno, negli stessi luoghi in cui vive, in condizioni igienico-sanitarie precarie.

I principali mercati nei quali i clandestini cinesi sono inseriti sono quello della ristorazione e quello dei laboratori di pelletteria, anche se non mancano casi di esercizio coatto della prostituzione non lungo le strade ma all'interno di sale massaggio.

Pertanto, a differenza di altri casi (es. i bengalesi), i clandestini cinesi non vengono dispersi sul territorio, ma vengono assorbiti nelle comunità di loro connazionali, all'interno delle quali si registra la mimetizzazione dei gruppi criminali che gestiscono i canali clandestini di ingresso nel territorio dello Stato e lo sfruttamento degli immigrati.

Il numero degli stranieri rintracciati sul confine italo-sloveno se nel 1999 era di 5.514 unità, al 12 novembre del 2000, risulta pari a 9.285 unità. Nello stesso arco temporale, il numero di mezzi sequestrati è di 211 unità per il 1999, mentre a novembre dell'anno in corso è pari a 191 unità. (Tab. n. 2).

Analizzando la composizione dei flussi migratori in base alla numerosità e alla nazionalità, si può notare che, mentre nel primo anno considerato (1999) i primi tre posti della classifica dei rintracci erano occupati da immigrati provenienti dalla Jugoslavia, dalla Romania e dall'Iraq, nell'anno in corso, al primo e al secondo posto troviamo immigrati provenienti dall'Iran e dalla Turchia mentre, pur facendo registrare circa lo stesso valore dell'anno precedente, la Romania occupa la terza posizione. Questi dati, denotano, dunque,

---

(55) Cfr. Direzione distrettuale antimafia presso il Tribunale di Trieste, *Contrasto alla criminalità transfrontaliera. Immigrazione clandestina dalla Cina e dal Bangladesh. Trasporti di clandestini via mare*, settembre 2000.

come il confine italo-sloveno sia passato da via d'entrata per flussi migratori provenienti prevalentemente dai Balcani e dall'Europa dell'Est, a varco per i flussi migratori composti da immigrati curdi, provenienti prevalentemente dall'Iran, dall'Iraq e dalla Turchia.

In aumento risulta anche il numero degli immigrati provenienti dal Sub-Continente indiano, in particolare dal Bangladesh e dall'Afganistan, mentre per quanto riguarda i flussi provenienti dalla regione balcanica, l'unico paese che evidenzia un incremento dei flussi migratori verso l'Italia è l'Albania.

Significativo, infine, è il rintraccio di 341 cittadini moldavi, molti dei quali sono donne costrette successivamente all'esercizio coatto della prostituzione.

### 5.2 *Le coste pugliesi.*

Sono circa novantamila i cittadini extracomunitari sbarcati clandestinamente e rintracciati sulle coste leccesi nel corso degli anni novanta (56).

La Puglia, e il Salento in particolare, geograficamente vicine alla dirimpettaia regione balcanica, costituiscono un crocevia estremamente importante per il traffico degli esseri umani e per una serie di altri traffici illeciti, tra i quali, quello degli stupefacenti, quello delle armi e quello dei tabacchi lavorati esteri.

I primi consistenti flussi migratori che hanno raggiunto l'Italia, attraversando il Canale d'Otranto a bordo di scafi, gommoni, « carrette del mare » e, in alcuni casi, con traghetti di linea, sono stati quelli dei cittadini albanesi, fuggiti in massa dal loro paese dopo la caduta del regime comunista che sino a quel momento aveva governato il paese delle Aquile (57).

I germi della nascita di un vero e proprio mercato illecito di traghettamento dei migranti dall'Albania all'Italia, dotato di strutture, mezzi e capitali, sono emersi dopo il rimpatrio degli albanesi nel 1991.

I primi viaggi sono stati compiuti sia da malavitosi italiani che, già attivi nel contrabbando di tabacchi e lavorati esteri e in contatto con alcuni malavitosi albanesi, hanno convertito ovvero diversificato le loro attività agendo anche nel trasporto degli esseri umani, sia da parte di persone che, pur non facendo parte di alcuna organizzazione criminale, ma disponendo di un motoscafo, hanno arrotondato i loro bilanci personali fornendo un passaggio ai migranti, in cambio di un compenso oscillante tra le 500 mila lire e 1 milione.

Gli « utenti » di questo servizio, in particolare verso la metà degli anni novanta, non sono stati più soltanto cittadini albanesi ma, come il Comitato ha avuto modo di constatare nel corso delle audizioni svolte e dagli atti giudiziari esaminati (58), anche i migranti provenienti da altri continenti, tra i quali l'Africa, l'Asia, il Sub-Continente Indiano, cui si sono affiancate numerose persone provenienti dall'Europa Orientale e Centrale, oltre agli immigrati curdi.

Questo fenomeno si è particolarmente accentuato a partire dalla primavera di quest'anno, tanto da imporre la modificazione degli indirizzi delle politiche di contrasto concordati dai governi italiano e albanese. Nel protocollo d'intesa, firmato a luglio, si riconosce che il contrasto al fenomeno non può più essere confinato alla sola via marittima (59).

---

(56) Cfr. Questura di Lecce, cit. (Doc. 1851.2), pg. 5.

(57) Nei mesi di febbraio – marzo e agosto 1991 nei porti di Otranto, San Foca, Brindisi e Bari sono attraccate sei motonavi e un mercantile che hanno trasportato più di 20.000 immigrati albanesi.

(58) Cfr. Resoconto stenografico dell'audizione svolta il 19 gennaio 2000 al Comitato di lavoro sulla criminalità organizzata internazionale, dal dottor Nicola Simone, Capo della missione interforze della Polizia italiana in Albania, pg. 6; Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce, *Richiesta di ordinanza di custodia cautelare nei confronti di DE MITRI Alberto* + 25, 30 aprile 1994, più nota come *Operazione Caronte* (Doc. 915).

(59) Cfr. Resoconto stenografico dell'audizione svolta a Durazzo l'8 novembre 2000 alla Commissione Affari Esteri del Senato della Repubblica dai responsabili della Missione Interforze di Polizia.

L'aumento progressivo dei flussi migratori, unitamente alla debole risposta degli apparati istituzionali repressivi albanesi, dovuta all'instabilità politica e alla diffusa corruzione presenti in quel Paese, ha consentito alle bande albanesi di accumulare ingenti capitali e di acquisire una consistente autonomia finanziaria che, a sua volta, ha permesso a questi criminali di unire alla gestione della fase di reclutamento dei migranti, quella del loro trasporto, effettuando il traghettamento con mezzi acquistati autonomamente o appositamente affittati da altri connazionali.

L'autonomia finanziaria, unita alla capacità e alla professionalità dimostrate nell'attraversamento del canale d'Otranto, ha permesso ai criminali albanesi di diventare i titolari del monopolio di una vera e propria industria del trasporto via mare e dell'ingresso clandestino di persone, stupefacenti e armi in Italia. L'affidabilità dimostrata da questi sodalizi è stata tale che essi svolgono questa attività di traghettamento verso la penisola italiana non solo in nome e per conto proprio, ma anche in nome e per conto di altre organizzazioni criminali.

A testimonianza e a completamento di quanto appena affermato occorre ricordare, inoltre, che l'Albania è diventata un punto di riferimento fondamentale per le organizzazioni mafiose dell'est europeo, della Cina e della Turchia (60), non solo per la propria posizione geografica, ma anche in seguito alle modifiche che la vecchia rotta balcanica della droga ha subito con i conflitti bellici scoppiati in quella regione.

Gli ingenti capitali accumulati e la dimostrata efferatezza nell'utilizzo della violenza, hanno fortemente contribuito ad aumentare la potenza della criminalità albanese, che ha dimostrato di aver ottenuto la legittimazione per stipulare accordi con organizzazioni malavitose più consolidate e di maggiore spessore delinquenziale che, oltre a quelle sopra menzionate, comprendono anche quelle contrabbandiere baresi, brindisine e napoletane. Infatti, come affermano fonti giudiziarie, proprio tra gli albanesi e i contrabbandieri sono stati stabiliti degli accordi di spartizione territoriale, finalizzati ad evitare indebite ed indesiderate interferenze da parte delle forze dell'ordine in seguito allo svolgimento delle reciproche attività illecite (61).

In base a questi accordi, i contrabbandieri utilizzano per i loro sbarchi di sigarette la fascia costiera adriatica da Brindisi a Bari, in quanto più vicina al Montenegro, stato in cui si è avuta prova dell'esistenza di appositi magazzini di stoccaggio e di latitanti italiani che dirigono questo traffico illecito, mentre gli albanesi implicati nel traffico delle persone utilizzano la fascia costiera a sud di Brindisi e sino a Santa Maria di Leuca (62), in quanto più vicine al golfo di

---

(60) Cfr. Ministero dell'Interno, *Rapporto sul fenomeno della criminalità organizzata. Anno 1995*, Roma, 1996, pg. 332, in cui si ricordano gli arresti, effettuati a Lecce, di Li Wei Xian, capo della triade del Drago Verde (12 aprile 1995), e del boss turco Ismail Budak, responsabile di un'organizzazione criminale dedita al traffico di clandestini verso la Francia e la Germania (19 aprile 1995).

(61) Cfr. C. Motta, *Immigrazione e criminalità*, cit., pg. 48.

(62) Ultimamente si è notato uno spostamento verso le coste ioniche salentine, preferite in quanto meno controllate e comode agli sbarchi in quanto basse e sabbiose.

Valona, zona dalla quale partono la gran parte dei gommoni carichi di clandestini verso l'Italia (63).

I gommoni utilizzati per trasportare i clandestini in partenza dal porto di Valona, di Durazzo sono i cosiddetti *oceanici*. Questi mezzi, aventi una lunghezza oscillante tra gli 8 e i 12 metri e dotati di una chiglia in vetroresina, sono muniti di due motori potentissimi da 200 HP e di serbatoi supplementari e sono in grado di trasportare 30/40 persone ciascuno, avendo un'autonomia di viaggio di almeno cinque ore. Questi natanti, del costo di circa 100 milioni l'uno, sono spesso intestati a dei prestanome che li hanno acquistati regolarmente e che, per il servizio reso alla criminalità, ricevono un compenso di 500/600 mila lire per ciascuna imbarcazione loro intestata. I gommoni, alcuni dei quali dotati anche di *roll-ball* e di radar, partono spesso in ore notturne, pilotati da un equipaggio composto di due o tre persone; il viaggio verso le coste pugliesi dura circa due ore e costa circa un milione di lire.

Giunti in prossimità delle coste italiane, gli immigrati vengono fatti rapidamente sbarcare ad alcuni metri dalla riva, senza alcun riguardo per la loro età o per il loro stato di salute, tant'è vero che in presenza delle forze dell'ordine gli scafisti non esitano a farsi scudo con bambini di tenera età, come accaduto nelle acque del Canale di Otranto il 21 ottobre 2000 (64).

Si deve inoltre ricordare, che nell'atto del compimento del proprio dovere di pattugliamento delle acque del Canale d'Otranto, prestando primaria attenzione all'incolumità delle persone trasportate, il 23 luglio, due giorni dopo la visita in Puglia di una delegazione della Commissione parlamentare antimafia, a seguito dello speronamento da parte di un gommone che stava completando lo sbarco di immigrati sulle coste pugliesi, hanno perso la vita i finanzieri Daniele Zoccola e Salvatore De Rosa.

Questo tragico episodio in cui hanno perso la vita i due finanzieri, ha messo in evidenza come il contrasto all'immigrazione clandestina in mare sia particolarmente difficile per la tensione rivolta da un lato, al salvataggio di vite in pericolo e, dall'altro, al contrasto di pericolosi criminali.

Una volta a terra, i clandestini vengono ricevuti e smistati dai referenti delle organizzazioni albanesi presenti in territorio pugliese, individuabili sia in cittadini del paese delle Aquile già regolarmente residenti in Italia sia in salentini a loro collegati, che possono essere vicini ad ambienti criminali associati ovvero riuniti in aggregazioni, a volte occasionali o familiari, di modesto livello criminale.

Immediatamente o dopo alcuni giorni, gli immigrati vengono condotti nelle stazioni ferroviarie di piccoli paesi o, nella peggiore delle ipotesi, vengono consegnati ai rappresentanti delle *organizzazioni etniche*, in particolare nel caso dei cinesi, o vengono prelevati dai loro *committenti*, come nel caso delle giovani ragazze costrette all'esercizio coatto del meretricio nel centro-nord Italia.

---

(63) Cfr. Resoconto stenografico dell'audizione svolta il 19 gennaio 2000 al Comitato di lavoro sulla criminalità organizzata internazionale, dal dottor Nicola Simone, in cui è stato riferito come i gommoni partono attualmente soprattutto dalle coste a nord o a sud del golfo di Valona.

(64) Cfr. *La Gazzetta del Mezzogiorno*, 22 ottobre 2000.

Un aspetto peculiare delle coste salentine è che il traffico degli esseri umani viaggia di pari passo con quello della droga, in particolare della marijuana e dell'hashish, oltre che della cocaina e dell'eroina (65). Molto spesso, infatti, i gommoni che trasportano persone contengono anche carichi di queste droghe, di cui l'Albania può essere considerata attualmente tra i primi produttori mondiali (66). In questo modo, i criminali albanesi attuano delle vere e proprie economie di scala che consentono loro di realizzare ingenti e rapidi guadagni, scaricando l'intero rischio sugli immigrati. In alcuni casi, infatti, questi ultimi pagano una parte o l'intero viaggio facendo i corrieri della droga o sono successivamente utilizzati per attività inerenti il piccolo spaccio.

L'attività di favoreggiamento organizzato dell'immigrazione clandestina unitamente alla tratta dei migranti, soprattutto di donne da avviare alla prostituzione, ha spinto gli inquirenti ad evidenziare come queste attività malavitose abbiano consentito alle organizzazioni criminali straniere di penetrare nel territorio pugliese, approfittando anche della debolezza dell'organizzazione mafiosa autoctona denominata « Sacra corona unita », dovuta alla pronta ed efficace opera di contrasto svolta dall'autorità giudiziaria. Tuttavia, la presenza di criminali albanesi e dell'est europeo, ha modificato anche la struttura della criminalità autoctona che, da una *logica di schieramento*, legata alla costituzione di gruppi fortemente coesi, è passata ad una *logica commerciale*, che giustifica l'accantonamento delle appartenenze storiche e consente la costituzione di alleanze, anche temporanee, giustificate dalla convenienza, *in primis* economica, per lo svolgimento di specifiche e singole attività criminali (67). Il pericolo concreto, dunque, è quello derivante dalla formazione di nuovi rapporti criminali transnazionali, cui seguono conseguentemente, il nascere di nuove opportunità criminali e il potenziamento di gruppi ed aggregazioni delinquenziali locali.

### 5.3 Le coste calabresi.

Le coste calabresi, in particolare quelle crotonesi e reggine, sono interessate soprattutto dallo sbarco di immigrati curdi, provenienti dalla Turchia e dall'Iraq, a fianco dei quali vi sono persone provenienti dai paesi arabi, dall'Africa e dal Sub-Continente indiano.

---

(65) Cfr. Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza, Direzione Centrale per i servizi antidroga, *Traffico internazionale di stupefacenti ad opera di gruppi albanesi presenti in Italia*, Roma, Aprile 1999; Procura della Repubblica di Lecce, *Dati per la provincia di Lecce*, settembre 2000, in cui si riportano i dati dei sequestri di eroina, cocaina e *cannabis indica*, effettuati dal 1996 al settembre 2000. Le cifre riportate evidenziano come nel 1996 siano stati sequestrati Kg. 16,3 di eroina, Kg. 1,7 di cocaina e Kg. 3.000 di *cannabis*. Di quest'ultimo tipo di droga, nel 1997, la quantità sequestrata è stata pari a Kg. 13.000. Al 30 settembre 2000, i dati sui sequestri evidenziano significativi aumenti sia per quanto riguarda l'eroina (Kg. 28 sequestrati), che la cocaina (Kg. 12 sequestrati).

(66) Resoconto stenografico dell'audizione svolta il 24 febbraio al Comitato di lavoro sulla criminalità organizzata internazionale dal dottor Cataldo Motta, cit., pg. 3.

(67) C. Motta, *Sul fenomeno della criminalità degli stranieri nell'ambito del distretto di Lecce*, febbraio 2000 (Doc. 1780).

Gli immigrati che giungono sulle coste calabresi affrontano lunghi ed estenuanti viaggi, e compiono il tratto verso l'Italia a bordo di vecchie imbarcazioni, denominate « carrette del mare », provenienti soprattutto dai porti turchi e libanesi che, una volta giunte nelle vicinanze delle coste italiane, vengono abbandonate in balia del mare, in attesa dell'arrivo dei soccorsi.

Su queste *imbarcazioni a perdere* viaggia anche l'equipaggio, costituito da membri delle organizzazioni dei trafficanti. Spesso, il comandante e i suoi uomini, dopo aver manomesso il timone e i motori delle navi, fuggono a bordo di imbarcazioni giunte appositamente sul luogo concordato; in altri casi, invece, alcuni marinai vengono successivamente arrestati dall'Autorità giudiziaria una volta raggiunta la terra ferma.

In genere, i curdi considerano l'Italia un passaggio obbligato verso la meta finale, costituita dall'Europa Centrale, in particolare la Germania, ovvero dal Nord America.

Gli investigatori hanno accertato che l'attività di trasporto dei curdi è pianificata ed organizzata da tre organizzazioni criminali con sede a Istanbul. In questa città, i tre sodalizi criminali hanno istituito una centrale operativa, dotata di una propria struttura logistica, mentre in città di altre nazioni, come ad esempio la Grecia, l'Albania, il Pakistan, il Bangladesh e alcuni paesi dell'ex Unione Sovietica, hanno dato vita a delle apposite sottostrutture deputate all'organizzazione dell'immigrazione clandestina (68).

#### 5.4 *Le coste siciliane.*

La Sicilia è interessata prevalentemente dai flussi migratori provenienti dal Nord Africa, dall'Africa Sub-Sahariana e, in misura minore, da quelli provenienti da alcuni stati arabi e dal Sub-Continente indiano.

Generalmente, sono le coste sud-occidentali e le isole di Lampedusa e di Pantelleria i luoghi dove i clandestini nordafricani vengono sbarcati più frequentemente ad opera soprattutto di pescatori tunisini che utilizzano i loro pescherecci per questo tipo di traffico illecito.

Il versante costiero siracusano e ragusano, invece, è maggiormente interessato dagli immigrati provenienti dai paesi arabi e dal Sub-Continente Indiano, partiti a bordo di scafi veloci, salpati dai porti maltesi.

L'approdo di immigrati curdi, indiani, pakistani, cingalesi e bengalesi sulle coste orientali siciliane, in alcuni casi, viene effettuato dai trafficanti con le stesse modalità utilizzate in Calabria, vale a dire con l'utilizzo delle « navi carretta » ovvero mediante l'impiego di scafi o di imbarcazioni di dimensioni ridotte sulle quali vengono trasbordati i clandestini di diverse nazionalità giunti sino al punto di mare concordato, viaggiando a bordo di navi di grosso tonnellaggio.

---

(68) Cfr. A. Pansa, cit., pg. 5.

A questo proposito si deve ricordare il tragico naufragio avvenuto nel mare di Sicilia, la notte di Natale del 1996, in seguito allo scontro tra la nave *Yohan*, battente bandiere honduregna, ed un peschereccio maltese, durante la fase di trasbordo degli immigrati, effettuata con il mare in tempesta (69). In quel terribile evento, sono perite, secondo le stime, ben 283 persone di nazionalità pakistana, indiana e cingalese che, per quel viaggio, avevano pagato 7.000 dollari ciascuno.

Una breve descrizione della vicenda è indicativa di come esistano dei veri e propri *network* criminali in grado di organizzare il trasporto verso un determinato territorio di immigrati di diverse nazionalità e, come, dall'altra, si registrino delle difficoltà nell'ambito della cooperazione giudiziaria internazionale.

La *Yohan*, partita dal porto di Alessandria d'Egitto con a bordo un certo numero di clandestini, viene raggiunta nel Mediterraneo da un'altra nave la *Friendship*, salpata dalla Turchia, per effettuare un primo trasbordo di persone da quest'ultima imbarcazione alla prima. Successivamente, dopo circa un mese di viaggio nel Mediterraneo, la *Yohan* approda a Malta, luogo nel quale i trafficanti stabiliscono l'accordo con il peschereccio per il trasbordo degli immigrati verso le coste siciliane.

La notte di Natale, con il mare molto mosso, durante il passaggio dall'una all'altra imbarcazione si verifica una forte collisione e il peschereccio maltese cola a picco con il suo carico di immigrati e con l'intero equipaggio.

A questo punto, il comandante della *Yohan* si dirige verso le coste greche del Peloponneso, dove vengono scaricati 107 sopravvissuti. Le testimonianze di questi ultimi, la segnalazione della capitaneria di porto maltese del mancato rientro del peschereccio e il ritrovamento di due cadaveri al largo dell'isola di Lampedusa, spingono le autorità, prima fra tutte quella greca, ad avviare un'inchiesta; anche in India, su sollecitazione delle associazioni fondate dai parenti delle vittime, gli inquirenti si attivano per comprendere la sorte degli immigrati.

Dopo la caduta di attenzione, durata diverse settimane, la vicenda di questo naufragio torna alle cronache nel mese di marzo del 1997, quando un giornalista inglese, leggendo quanto era scritto sotto un manto di vernice di una nave ancorata nel porto di Reggio Calabria, scopre trattarsi della *Yohan*.

Nelle stive interne della nave, gli immigrati avevano scritto frasi del tipo « *Pray to God, only God . Help you to God ... from this jail ... By India (Punjab)... Thalander Singh ... 12.96* ».

Le inchieste giudiziarie svolte, dalle autorità greche, indiane e italiane (Reggio Calabria e Siracusa) hanno accertato l'avvenuto naufragio e la Procura della Repubblica di Siracusa ha emesso una richiesta di rinvio a giudizio per il comandante della nave, l'armatore (70) e l'equipaggio della *Yohan*, con l'accusa di favoreggiamento

---

(69) Cfr. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Siracusa, *Richiesta di rinvio a giudizio e Richiesta di custodia cautelare nei confronti di ZERVOUDAKIS Eftyhios + 12*, dicembre 1998.

(70) L'armatore è rappresentato da una società liberiana, la *Claremont Shipping*, presieduta da Mandhir Kumar Wahi, conosciuto come « Pablo » e indagato in India assieme al padre, Satpal Wahi, soprannominato « Daddy ». La società ha uffici nel Pireo, in India e in Pakistan e gode di complicità di funzionari doganali di vari paesi (Egitto, Turchia, Cipro, Grecia, Malta, Siria).

dell'immigrazione clandestina, di omicidio colposo, di mancato soccorso e di associazione per delinquere.

Tutti gli indagati sono latitanti, compreso il comandante libanese, Yousouf Tallal, che in Italia era già stato arrestato e successivamente scarcerato per decadenza dei termini o per conflitti di competenza territoriale tra le procure. Inoltre, si è avuto modo di constatare che notizie importanti e dettagliate, raccolte in India, sono state per lungo tempo completamente sconosciute alla procura di Siracusa e che il giudice indiano non ha potuto assicurare alla giustizia i trafficanti del suo paese perché il disastro si è verificato al di fuori della sua giurisdizione di competenza.

#### 5.5 *Gli sbarchi sulle coste meridionali italiane avvenuti nel 1999 e 2000 (al 30 settembre).*

L'esame dei dati forniti dal Ministero dell'Interno e contenuti nelle tabelle riportate nelle pagine successive, mettono in evidenza come nei primi nove mesi del 2000, sulle coste meridionali italiane, siano sbarcati e siano stati successivamente rintracciati 21.245 immigrati. Di questi, provenienti da 50 nazioni, 15.154 (71,3%) sono uomini, 2.443 (11,5%) sono donne e 3.648 (17,2%) sono minori.

Nel 1999, in Puglia, Calabria e Sicilia, erano giunti 49.999 immigrati, provenienti da 61 nazioni (71). Disaggregando i dati, si può notare come 22.486 (45%) erano uomini, 10.962 (21,9%) erano donne e 16.551 (33,1%) erano minorenni.

Una comparazione dei dati generali, mette in evidenza come tra la fine del XX secolo e l'inizio del XXI vi sia stata una drastica diminuzione delle persone che hanno tentato di introdursi illegalmente attraverso le coste meridionali nel territorio italiano. La Puglia, pur rappresentando la prima regione per numero di immigrati giunti via mare, non risulta più essere *la regione degli sbarchi*, come nel 1999, ma *la regione in cui approdano la maggior parte degli immigrati* che i trafficanti cercano di introdurre in Italia utilizzando la via marittima. Infatti, se nel 1999, nella regione del «tacco d'Italia» erano giunti 46.481 persone, pari al 93% del totale degli sbarcati nel meridione d'Italia, al settembre di quest'anno gli arrivi risultano pari a 14.157, il 66,6% del totale sbarcati, facendo registrare consistenti diminuzioni sia negli uomini, che nelle donne e nei minori.

Diversa è invece la situazione per la Calabria, dove si registra un significativo aumento del numero degli immigrati sbarcati e successivamente rintracciati. Infatti, se nel 1999, in Calabria erano giunti 1.545 immigrati, pari al 3,1% del totale sbarcati, nei primi nove mesi del 2000, sono approdati, soprattutto sulle coste reggine e crotonesi, 5.041 immigrati, il 23,7% del totale degli sbarcati giunti sulle coste meridionali italiane. La Calabria è divenuta anch'essa una terra di sbarchi di massa. In particolare, durante il periodo marzo-settembre

---

(71) Ai dati del 1999 e del 2000 vanno aggiunti gli immigrati curdi provenienti dall'Iraq, dall'Iran e dalla Turchia.

2000, le coste calabresi sono state meta di 16 sbarchi, effettuati da 14 motonavi e da due motopescherecci, provenienti, tranne che in un caso, dai porti turchi di Sarcony, Izmir, Canakkale e Smirne. Complessivamente, questi natanti hanno trasportato in Calabria 5.002 immigrati, la maggior parte dei quali curdi; 63 persone sono state successivamente arrestate. Il numero più frequente di sbarchi si è registrato nel mese di maggio, con cinque sbarchi in 19 giorni mentre, dal punto di vista quantitativo, il più alto numero di immigrati è giunto il 20 luglio nel porto di Reggio Calabria (Motonave « Sam », 552 immigrati), il 23 settembre a Steccato di Cutro (KR) (Motonave « Nilderya », 533 immigrati) e l'11 maggio a Botricello (RC) (Motonave « Venus Star », 475 immigrati).

La Sicilia ha visto passare il numero degli immigrati sbarcati sulle sue coste, in particolare nell'agrigentino, nel ragusano e nel trapanese, da 1973, nel 1999 (il 3,1% del totale sbarcati) a 2.047 (il 9,6% del totale sbarcati) nel 2000. L'analisi dei dati, mette in evidenza come a fronte di un incremento del numero degli uomini, si registri una forte diminuzione del numero delle donne e dei minori.

Effettuando un'analisi qualitativa della composizione dei flussi migratori, attraverso l'utilizzo delle prime dieci nazionalità degli immigrati sbarcati sulle coste meridionali italiane, si può notare come nel 1999 la Puglia abbia costituito il punto di approdo per molti immigrati provenienti dall'area balcanica e, in modo particolare, dal Kosovo, a quel tempo alle prese con un aspro conflitto bellico iniziato il 24 marzo 1999 e terminato il 10 giugno successivo.

Nel corso del 2000, le *coste pugliesi* sono state la meta principale di due grandi flussi migratori costituiti, da una parte, dagli immigrati provenienti dalla regione balcanica, in modo particolare dall'Albania, dall'altra, da immigrati curdi, provenienti dall'Iraq e dalla Turchia; sia per il primo flusso che per il secondo si registra una diminuzione rispetto ai dati del 1999.

I dati, inoltre, evidenziano come sulle coste pugliesi siano giunti immigrati provenienti dal Sub-Continente indiano e dalla Cina e come i cinesi risultino in aumento rispetto al 1999.

Le *coste calabresi*, sia nel 1999 che nei primi mesi del 2000, sono state meta soprattutto di flussi migratori composti da immigrati curdi, provenienti dalla Turchia e dall'Iraq; altri immigrati approdati in Calabria provengono dal Sub-Continente indiano, dai paesi arabi e dall'Africa.

Le *coste siciliane* rappresentano la meta dei flussi migratori provenienti dal continente africano, in particolare dai paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Tra i paesi nord-africani, quelli dai quali traggono origine i flussi migratori più consistenti sono il Marocco, la Tunisia e l'Algeria; altri immigrati, in misura nettamente inferiore, provengono dal Sub-Continente indiano e dai paesi arabi.

Comparando i dati del 1999 con quelli dei primi nove mesi del 2000, si possono rilevare ulteriori particolarità, come ad esempio le regioni in cui sono arrivati esclusivamente solo uomini o solo donne e in quale delle tre regioni meridionali considerate sono arrivati esclusivamente immigrati provenienti da determinate nazioni.

Per quanto riguarda il primo punto, si può rilevare che un'immigrazione esclusivamente maschile caratterizza sia la Puglia, che la Calabria e la Sicilia. Quest'ultima, sia nel 1999 che nel 2000 è stata la meta per uomini provenienti dai paesi africani (Guinea, Libia, Liberia, Mauritania, Senegal, Sierra Leone, Sudafrica, Somalia, Zaire e Zambia) dal Sub-Continente indiano (Afganistan, Bangladesh, India, Pakistan, Sri Lanka), dai paesi arabi e medio orientali (Giordania, Iran, Yemen) e dai paesi asiatici (Malesia).

La Calabria, tra il 1999 e il 2000, ha visto aumentare il numero delle nazionalità dalle quali provengono i flussi migratori maschili che giungono sulle sue coste. Infatti, se nel 1999 gli uomini arrivavano dai paesi africani (Algeria, Burkina Faso, Costa d'Avorio ed Egitto) nel 2000 essi sono arrivati soprattutto dal Sub-Continente indiano (Bangladesh, India, Pakistan), oltre che dai paesi arabi (Iran) e da più paesi africani (Mauritania, Ruanda, Senegal, Somalia, Tunisia) oltre a quelli già menzionati in precedenza.

In Puglia, l'immigrazione esclusivamente maschile proviene soprattutto dal Sub-Continente indiano (India, Pakistan), oltre che dall'Africa (Algeria, Libia, Mozambico, Senegal, Sudafrica), dall'Europa orientale (Kazakistan e Russia), dall'Asia (Malesia) dai paesi arabi (Palestina).

Quest'ultima regione, si caratterizza per essere l'unica nella quale arrivano, seppur in misura nettamente inferiore rispetto agli uomini, i flussi migratori esclusivamente femminili. Le donne, molte delle quali oggetto di sfruttamento sessuale, arrivano in Puglia dall'America Latina (Colombia, Perù), dall'Africa (Ghana, Liberia, Nigeria), dall'Europa dell'Est (Georgia, Kazakistan, Moldavia,) e dalla ex Jugoslavia (Slovenia).

Infine, i dati ministeriali indicano chiaramente come dalle nazioni in guerra e da quelle in cui vigono persecuzioni di tipo razziale, religioso e politico, fuggano interi nuclei familiari (es. kosovari e curdi).

In relazione alla nazionalità di provenienza degli immigrati sbarcati *in modo esclusivo* in una delle tre regioni meridionali italiane oggetto di sbarchi, si può notare come:

in Puglia, nel 1999 sono sbarcati immigrati provenienti: dalla Bulgaria, dalla Croazia, dalla Jugoslavia, dalla Malesia, dal Mozambico, dalla Polonia, e dal Sudafrica, mentre nel 2000 sono arrivati immigrati dalla Birmania, dalle Filippine, dalla Georgia, dalla Slovenia e dallo Zambia. In entrambi gli anni, gli immigrati giunti esclusivamente in Puglia sono provenuti: dalla Bosnia, dalla Cina, dalla Colombia, dal Montenegro, dalla Serbia, dal Kazakistan, dalla Macedonia, dalla Moldavia, dalla Nigeria, dal Perù dalla Romania e dall'Ucraina, a testimonianza di come l'Albania, oltre ad essere un territorio dove si organizzano i traffici, sia anche diventata un luogo di raccolta di flussi migratori provenienti da diversi continenti (Est Europa, Africa, Cina, America Latina) e di come la malavita albanese abbia, come già evidenziato in precedenza, contatti con la mafia cinese, turca e russa. Inoltre, come si può notare confrontando i dati sugli sbarchi con quelli inerenti l'applicazione dell'articolo 18 T.U. 286/98, alcuni paesi di provenienza degli immigrati, corrispondono a quelli dai quali provengono le giovani donne costrette all'esercizio coatto della prostituzione

in Italia, a testimonianza di come la malavita albanese gestisca, secondo quanto riferito dagli inquirenti ed evidenziato dai dati ministeriali (Tab. n. 26), in modo quasi monopolistico questo mercato criminale e, in esso, ragazze non solo albanesi, ma anche provenienti dall'Europa Centro-Orientale e dal continente africano (72);

sulle coste calabresi, solo nel 1999, sono giunti in forma esclusiva immigrati provenienti dal Burkina Faso e dalla Costa d'Avorio;

sulle coste siciliane, nel 1999, sono giunti in forma esclusiva immigrati provenienti dalla Guinea, dal Kenya e dalle Maldive, mentre nel 2000 sono giunti immigrati dalla Giordania e dallo Yemen. Sia nel 1999 che nel 2000, in Sicilia sono arrivati immigrati provenienti dal Libano.

In conclusione, si può notare come l'aumento del numero delle persone sbarcate in Calabria e in Sicilia, unitamente alla scoperta di sbarchi avvenuti anche sulle coste del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e della riviera romagnola (Ravenna), dimostrino che tra il 1999 e i primi nove mesi del 2000, le rotte marittime utilizzate dai trafficanti si sono in parte modificate, spostandosi verso la fascia medio-alta del litorale adriatico e verso le coste meridionali calabresi e siciliane non sottoposte a particolari controlli come quelle pugliesi (73).

---

(72) Cfr. Resoconto stenografico dell'audizione svolta il 16 marzo 2000 al Comitato di lavoro sulla criminalità organizzata internazionale dal dottor Nicola Maria Pace e altri, cit., pg. 3.

(73) In relazione a questa constatazione cfr. Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e delle altre associazioni criminali similari, *Relazione sullo stato della lotta alla criminalità organizzata in Calabria*, approvata dalla Commissione il 26 luglio 2000, relatore senatore Michele Figurelli, XIII legislatura, Doc. XXIII, n. 42, pg. 188-191.

Tab. 3

**Immigrati sbarcati e rintracciati in Puglia, Calabria e Sicilia  
distinti per uomini, donne e minori  
Valori assoluti  
Anno 1999**

|                 | <b>Uomini</b> | <b>Donne</b> | <b>Minori</b> | <b>Totale</b> |
|-----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>Puglia</b>   | <b>20086</b>  | <b>10552</b> | <b>15843</b>  | <b>46481</b>  |
| <b>Calabria</b> | <b>671</b>    | <b>295</b>   | <b>579</b>    | <b>1545</b>   |
| <b>Sicilia</b>  | <b>1729</b>   | <b>115</b>   | <b>129</b>    | <b>1973</b>   |
| <b>Totale</b>   | <b>22486</b>  | <b>10962</b> | <b>16551</b>  | <b>49999</b>  |

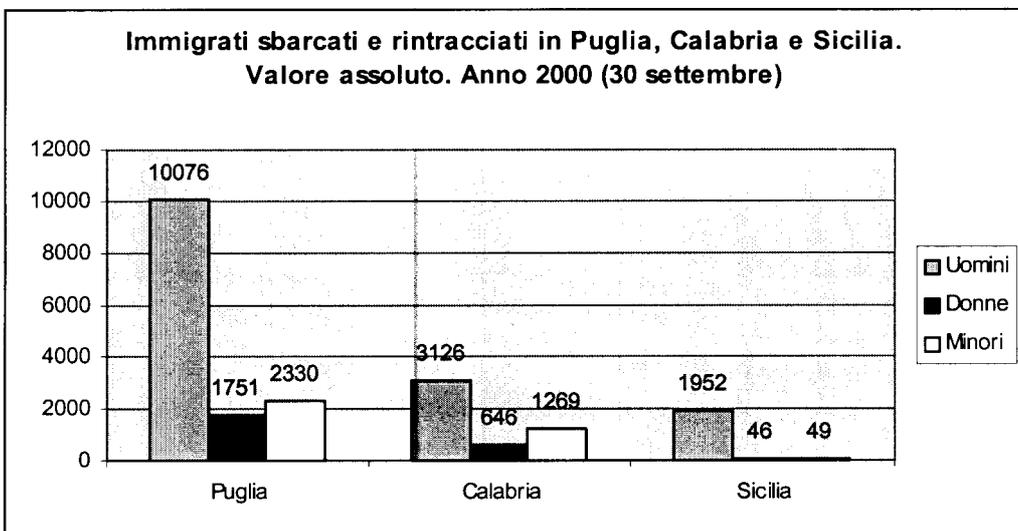
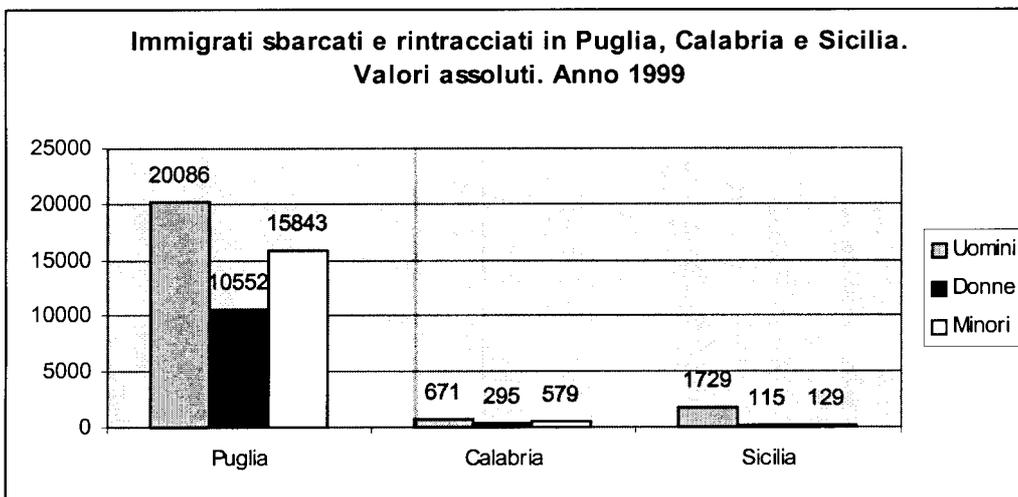
*Fonte: Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, di Frontiera e Postale – Ottobre 2000*

Tab. 4

**Immigrati sbarcati e rintracciati in Puglia, Calabria e Sicilia  
distinti per uomini, donne e minori  
Valori assoluti  
Anno 2000 (30 settembre)**

|                 | <b>Uomini</b> | <b>Donne</b> | <b>Minori</b> | <b>Totale</b> |
|-----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>Puglia</b>   | <b>10.076</b> | <b>1.751</b> | <b>2.330</b>  | <b>14.157</b> |
| <b>Calabria</b> | <b>3.126</b>  | <b>646</b>   | <b>1.269</b>  | <b>5.041</b>  |
| <b>Sicilia</b>  | <b>1.952</b>  | <b>46</b>    | <b>49</b>     | <b>2.047</b>  |
| <b>Totale</b>   | <b>15.154</b> | <b>2.443</b> | <b>3.648</b>  | <b>21.245</b> |

*Fonte: Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, di Frontiera e Postale – Ottobre 2000*



Tab. 5

**Immigrati sbarcati e rintracciati in Puglia, Calabria e Sicilia  
distinti per uomini, donne e minori  
Valori percentuali sul totale degli sbarcati  
Anno 1999**

|                 | <b>Uomini</b> | <b>Donne</b> | <b>Minori</b> | <b>Totale</b> |
|-----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>Puglia</b>   | 40,2%         | 21,1%        | 31,7%         | 93,0%         |
| <b>Calabria</b> | 1,3%          | 0,6%         | 1,2%          | 3,1%          |
| <b>Sicilia</b>  | 3,5%          | 0,2%         | 0,3%          | 3,9%          |
| <b>Totale</b>   | 45,0%         | 21,9%        | 33,1%         | 100%          |

*Fonte: Elaborazione su dati del Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, di Frontiera e Postale – Ottobre 2000*

Tab. 6

**Immigrati sbarcati e rintracciati in Puglia, Calabria e Sicilia  
distinti per uomini, donne e minori  
Valori percentuali sul totale degli sbarcati  
Anno 2000 (30 settembre)**

|                 | <b>Uomini</b> | <b>Donne</b> | <b>Minori</b> | <b>Totale</b> |
|-----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>Puglia</b>   | 47,4%         | 8,2%         | 11,0%         | 66,6%         |
| <b>Calabria</b> | 14,7%         | 3,0%         | 6,0%          | 23,7%         |
| <b>Sicilia</b>  | 9,2%          | 0,2%         | 0,2%          | 9,6%          |
| <b>Totale</b>   | 71,3%         | 11,5%        | 17,2%         | 100%          |

*Fonte: Elaborazione su dati del Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, di Frontiera e Postale – Ottobre 2000*