

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Infiltrazioni mafiose negli scali italiani: l'analisi del rapporto "Diario di bordo 2026"

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 22nd, 2026

Il sistema portuale italiano è uno dei pilastri strategici per l'economia nazionale, ma la sua stessa centralità lo rende un obiettivo privilegiato per gli interessi della criminalità organizzata e per reti corruttive sempre più sofisticate. Lo rivela l'ultima edizione del rapporto "Diario di bordo" dell'associazione Libera, curata da Marco Antonelli, Francesca Rispoli e Peppe Ruggiero, con i contributi specialistici di Giuseppe Lodeserto e Gabriel Patriarca, mostrando una mappa dettagliata delle azioni criminali negli scali della Penisola, ed evidenziando un andamento in costante evoluzione.

Il quadro fornito dai dati relativi al 2025 vede una crescente pressione: nel corso dell'ultimo anno sono stati registrati 131 casi di criminalità nei porti italiani, con un incremento del 14% rispetto all'anno precedente. A colpire l'attenzione oltre all'aumento del numero degli episodi, è l'estensione geografica, che ha coinvolto 38 scali rispetto ai 30 del 2024. Una diffusione che suggerisce che il problema non è più legato solo ai grandi hub commerciali, storicamente esposti, ma che si va estendendo a porti secondari, che spesso vengono scelti dai trafficanti per il minor rischio di controlli serrati, tipici delle grandi infrastrutture. Civitavecchia, con 14 episodi rilevati, è emerso come lo scalo più colpito nel 2025, seguita da hub fondamentali come Ancona, Gioia Tauro e Genova.

L'analisi dei business illegali conferma la centralità del narcotraffico, che rappresenta oltre il 31% degli eventi criminali intercettati. La cocaina rimane la sostanza 'regina' dei traffici portuali, con rotte che collegano i paesi di produzione sudamericani agli scali nazionali attraverso tecniche di occultamento sempre più raffinate, come il sistema del "rip-off", un meccanismo che presuppone la presenza, all'interno del porto, di soggetti in grado di intervenire sui container per prelevare lo stupefacente (spesso collocato insieme alla merce o in borsoni vicino all'apertura) e ripristinare velocemente condizioni normali per non attirare l'attenzione, all'insaputa delle ditte di spedizione legali. Il porto non è solo una porta d'ingresso per gli stupefacenti; perché comprende volumi significativi di prodotti contraffatti e contrabbando di tabacchi, quindi di attività che distorcono la concorrenza e alimentano l'economia sommersa a danno degli operatori onesti.

L'analisi di Libera esamina l'arco di tempo trentennale che va dal 1994 al 2024, e rivela la dimensione strutturale del fenomeno: 113 clan sono stati censiti come attivi in attività legali e illegali all'interno di 71 porti italiani. Il dato è allarmante se si considera che oltre il 65% degli

scali di rilevanza economica nazionale è stato esposto, nel tempo, a interessi mafiosi organizzati. Tra le organizzazioni coinvolte, oltre alle mafie conosciute come 'ndrangheta e camorra, vi sono anche gruppi criminali stranieri, in particolare di origine albanese, che agiscono spesso come 'agenzie di servizi logistici' per i grandi cartelli internazionali.

Una sezione del rapporto è dedicata alle Autorità di Sistema Portuale e ne analizza la vulnerabilità dei processi decisionali e amministrativi. Tra il 2018 e il 2025 emergono 45 episodi di presunta corruzione all'interno di questi enti, basati su dati formali estratti dalle relazioni dei responsabili della trasparenza. Gli ambiti più esposti sono quelli dei contratti pubblici e delle concessioni, dove la gestione di ingenti investimenti infrastrutturali attira inevitabilmente l'attenzione di consorterie criminali interessate alla cattura di risorse pubbliche.

Un capitolo del rapporto, il quarto, è dedicato al caso del porto di Livorno. Lo scalo, analizzato come snodo strategico, dà la misura della complessità delle sfide attuali: il porto labronico è diventato un'alternativa privilegiata per l'importazione di cocaina dal Sudamerica, prova ne sono i [sequestri record](#) che dimostrano come le squadre di recupero locali sappiano adattarsi velocemente e collaborare in sinergia con network transnazionali. Una flessibilità operativa, questa delle reti criminali, che mette in luce come il controllo dello spazio portuale non dipenda solo dalla vigilanza fisica, ma dalla capacità di capire come il crimine riesca a mimetizzarsi e a mescolarsi dentro la filiera logistica e commerciale lecita.

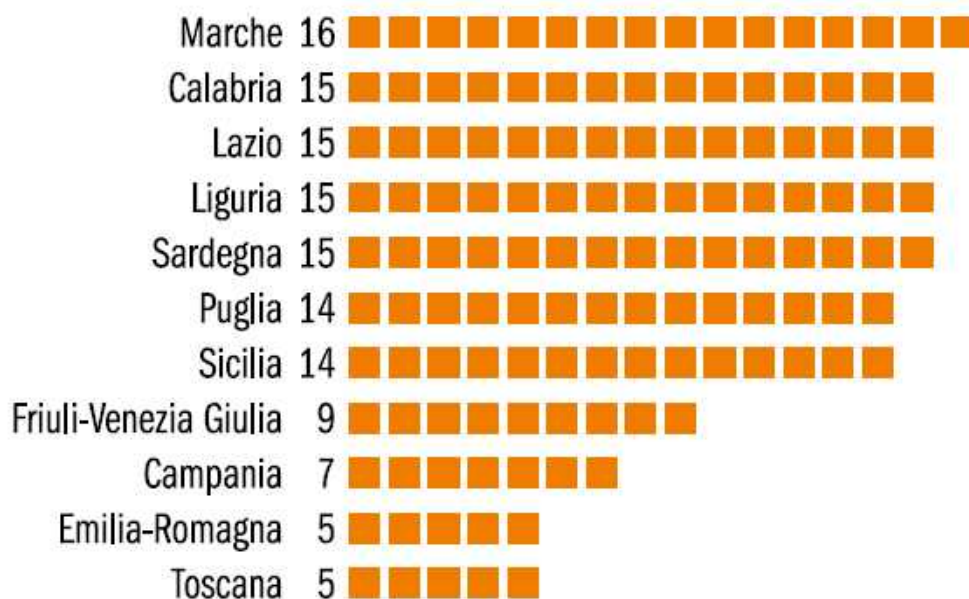
Va evidenziato comunque, come nel 2025, alcuni dei principali porti del Paese abbiano mostrato segnali di controtendenza positivi. Il dato del porto di Livorno spicca come il più eclatante: lo scalo labronico ha fatto registrare un calo drastico delle illegalità emerse, passando dai 16 casi del 2024 ai soli 5 del 2025. Si tratta di una contrazione del 68,8% che, pur non annullando la rilevanza storica dello scalo nei traffici illeciti, indica un'efficacia crescente delle attività di monitoraggio e contrasto. La dinamica migliorativa ha riguardato anche il porto di Bari che è sceso dai 10 episodi del 2024 ai 6 dell'ultimo anno, con una riduzione del 40%, e Napoli con casi rilevati rispettivamente da 7 a 2, il calo più marcato (-85,7%) è quello di Venezia, passata da 7 casi a 1. Infine l'hub di Genova, pur rimanendo al vertice della classifica quadriennale per volume complessivo di eventi, ha mostrato una lieve flessione, passando dai 13 casi del 2024 ai 12 del 2025. Questi dati suggeriscono che, a fronte di una criminalità che cerca nuovi sbocchi in porti meno presidiati — come dimostra l'impennata di Civitavecchia, passata da 4 a 14 casi — i grandi scali storici stanno sviluppando anticorpi più resistenti, costringendo i trafficanti a una continua rimodulazione dei propri vettori.

In conclusione, il rapporto oltre a evidenziare con dati riscontrabili, una situazione nei porti italiani che deve essere attentamente valutata, indica che la protezione della legalità in questi ambiti oltre ad azioni repressive deve avere una strategia che unisca l'intelligence tecnologica, come l'uso di scanner X e data analytics, a una maggiore trasparenza nei processi amministrativi delle Autorità di Sistema. Rafforzare vigilanza e intelligence tecnologica, e sensibilizzare l'intera comunità portuale, sono passaggi necessari per difendere l'economia legale del Paese e la reputazione del sistema portuale italiano nel mondo.

C.G.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER

ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**NUMERO DI EVENTI AVVENUTI PER CIASCUNA REGIONE
(ANNO 2025)****GRAFICO 2 | Fonte:** elaborazione Libera da dati ADM, GDF, Assoport

This entry was posted on Wednesday, April 22nd, 2026 at 9:15 am and is filed under [Market report, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.