



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PALERMO



Research NESMeS 2017-2019

The New Era of Smuggling in the Mediterranean Sea

Valentina Punzo

I traffici illeciti nel Mediterraneo

Personae, stupefacenti, tabacco

Report Criminologico



The Project is funded by PMI IMPACT, a global grant initiative by Philip Morris International to support projects dedicated to fighting illicit trade and related crimes



I Traffici illeciti nel Mediterraneo

Personae, stupefacenti, tabacco

Research NESMeS “*The New Era of Smuggling in the
Mediterranean Sea*”

Report criminologico

Valentina Punzo

Palermo – Dicembre 2019

ISBN: 978-88-944902-4-4

SOMMARIO

PARTE I	5
IL TRAFFICO DI MIGRANTI	5
1. Premessa	5
2. Le dimensioni del fenomeno	9
3. L'organizzazione del traffico di migranti	18
4. Conclusioni	35
Bibliografia	38
PARTE II.....	42
IL TRAFFICO DI STUPEFACENTI.....	42
1. Premessa	42
2. Le dimensioni del fenomeno	44
3. L'organizzazione del traffico di stupefacenti	58
4. Conclusioni	68
Bibliografia	70
PARTE III.....	73
IL CONTRABBANDO DI SIGARETTE.....	73
1. Premessa	73
2. Le dimensioni del fenomeno	80
3. L'organizzazione del contrabbando di sigarette	96
4. Conclusioni	103
Bibliografia	105

PARTE IV	110
APPENDICE	110
1. Obiettivi generali e domande di ricerca	<i>110</i>
2. La Metodologia.....	<i>112</i>
3. Il disegno della ricerca.....	<i>113</i>
4. Le interviste	<i>114</i>
5. Le tracce di intervista.....	<i>119</i>
6. L'analisi degli studi di caso	<i>130</i>

Parte I

Il traffico di migranti

Sommario: 1. Premessa. – 2. Le dimensioni del fenomeno. – 3. L'organizzazione del traffico di migranti. – 3.1. Attori e organizzazioni. – 3.2. Connessioni e sovrapposizioni di traffici. – 4. Conclusioni. – Bibliografia.

1. Premessa

Il termine “migrazione” indica lo spostamento, definitivo o temporaneo, di gruppi di persone (rifugiati, sfollati, sradicanti e migranti economici) da un territorio a un altro, attraverso un confine internazionale o all'interno di uno Stato. Tale definizione comprende ogni tipo di movimento, indipendentemente dalla sua lunghezza, dalla sua composizione e dalle sue cause. Lo spostamento di persone da un paese a un altro non è certamente un fenomeno recente; al contrario, ha fatto parte della storia umana sin dalla sua comparsa. Da sempre flussi migratori di varia intensità hanno attraversato i diversi continenti del pianeta. Attualmente, secondo l'IOM, ci sarebbero circa un miliardo di migranti in tutto il mondo. Questo numero comprende 244 milioni di migranti internazionali - pari al 3,3% della popolazione mondiale - e 740 milioni di migranti interni (IOM 2018).

In Europa, il tema è diventato di grande attualità già a partire dall'inizio degli anni Novanta¹, ma è un esplosivo negli ultimi anni in seguito al manifestarsi di quella che è stata definita la cosiddetta “crisi dei rifugiati” che ha raggiunto il suo apice nel 2015, quando più di un milione di persone in fuga dalla guerra civile devastante, che dal 2011 ha ucciso migliaia di persone e raso al suolo gran parte delle città della Siria, hanno raggiunto le coste europee.

Si stima infatti che, in seguito allo scoppio del conflitto, più di 6,3 milioni di persone abbiano lasciato il paese (UNHCR 2018). D'altra parte, quella siriana non è l'unico scenario segnato da una profonda crisi migratoria. Con l'espansione del cosiddetto “Stato islamico” in gran parte dell'Iraq c'è stato un afflusso di profughi verso l'Europa anche da queste regioni. Oltre alla questione mediorientale sono poi comparsi nuovi teatri di guerra in Libia e Yemen, dove si stima siano state sfollate 2,5 milioni di persone, e in altri paesi dell'Africa centrale (IDMC 2019). I rifugiati che arrivano in Europa includono anche persone provenienti da nazioni lontane, in particolare afgani, eritrei e somali, alcuni dei quali fuggono da conflitti, disordini, dittature e repressioni politiche diffuse ormai da molti anni (UNHCR 2018).

Eppure, nonostante il clamore e il panico diffusosi in Europa per le conseguenze della crisi dei rifugiati, il numero di migranti che hanno raggiunto il Vecchio continente rappresenta solo una piccola parte di coloro che hanno abbandonato i propri paesi di origine. Attualmente, infatti, secondo l'UNHCR, i paesi che ospitano il maggior numero di rifugiati si collocano al di fuori

¹ Pensiamo ad esempio ai flussi migratori provenienti dall'Est Europa che hanno fatto seguito alla dissoluzione dell'Unione Sovietica. In Italia è rimasta celebre l'immagine dei 20 mila albanesi ammassati sul ponte del mercantile Vlora sbarcati al porto di Bari l'8 agosto del 1991.

dei confini europei. La maggior parte dei migranti si concentra in Turchia (3,5 milioni), Pakistan (1,4 milioni), Uganda (1,4 milioni) e Libano (1 milione) (UNHCR 2018) ².

Nonostante sia solo una piccola percentuale della popolazione mondiale a spostarsi, e ancora più ridotta sia la percentuale di coloro che raggiunto la destinazione prescelta, il fenomeno delle migrazioni internazionali costituisce una crescente fonte di preoccupazione e destabilizzazione politica all'interno dei paesi interessati da questi flussi³.

Benché il migrante sia stato sovente rappresentato come nemico o minaccia alla coesione alla sicurezza sociale, recentemente tale immaginario sembra avere monopolizzato il dibattito pubblico in molti paesi del mondo, e in particolar modo in quelli più esposti alle ondate migratorie. In gran parte dei

² Ciò significa che un numero più significativo di rifugiati vive ormai in una condizione di “crisi prolungata” e si trova in una condizione di limbo duratura senza apparente soluzione. Oltre a vivere in uno stato di perenne di insicurezza, i loro diritti fondamentali e le loro esigenze economiche, sociali e psicologiche di base rimangono così insoddisfatte dopo anni di esilio.

³ Benché il fenomeno abbia un forte impatto sull'opinione pubblica, i dati sul traffico di migranti a livello globale sono incompleti e approssimativi, in quanto in molti paesi le statistiche ufficiali sono penalizzate per la mancanza di analisi sistematiche del fenomeno o a causa delle limitazioni imposte alla pubblicazione dei dati. D'altra parte, le crisi economiche e politiche che interessano ampie aree del pianeta rendono difficile prevedere nel medio lungo termine le trasformazioni delle dinamiche migratorie. In generale, le informazioni che esistono sul traffico vengono ricostruiti a partire dal numero degli sbarchi o delle persone che attraversano il Mediterraneo, o si basano sul numero di migranti fermati al confine (McAuliffe e Laczko 2016). Per quanto riguarda il contesto italiano, il Ministero dell'Interno fornisce una rilevazione statistica giornaliera, a cura del dipartimento per le Libertà civili e l'Immigrazione, che rende disponibile un insieme di numeri aggregati sul fenomeno, in riferimento all'andamento degli arrivi e sulle presenze dei migranti nelle strutture di accoglienza dei migranti presso le strutture gestite dalla Direzione Centrale dei servizi civili per l'immigrazione e l'asilo.

paesi occidentali, il divario tra realtà e percezione è aumentato, con il rafforzamento di stereotipi e pregiudizi sui migranti. Il crescente atteggiamento negativo verso di essi ha inoltre reso più difficile l'attuazione di politiche in grado di governare i flussi migratori e sfruttarne il contributo positivo.

L'allarme sociale e il panico che si è diffuso nei paesi di destinazione dei flussi migratori ha aperto le porte alla criminalità organizzata che ha trasformato la disperazione di milioni di persone in un business economico tra i più remunerativi. In un simile contesto, il fenomeno del traffico di migranti, definito dall'ordinamento giuridico italiano, *favoreggiamento della immigrazione clandestina*, si è così affermato come una tra le più significative attività illecite condotte a livello transnazionale. Conseguenza diretta e immediata della politica di chiusura dei principali paesi occidentali è stata dunque la crescita esponenziale degli sbarchi illegali sulle coste dei paesi europei del Mediterraneo e in particolare Italia, Grecia e Spagna⁴.

Alla luce di quanto detto, in questo capitolo vengono approfondite le caratteristiche principali che il fenomeno del traffico di migranti ha assunto nell'area del Mediterraneo, ponendo particolare attenzione ai suoi aspetti organizzativi di natura criminale. Sebbene il traffico di migranti, come vedremo, non sia appannaggio esclusivo della criminalità organizzata, nello scenario appena descritto, tali soggetti rivestono senza dubbio un ruolo di primo piano.

Il capitolo, che utilizza le risultanze delle interviste realizzate a testimoni qualificati, insieme a dati secondari

⁴ L'Europa sembra infatti intrappolata in un circolo vizioso che alimenta la domanda di servizi criminali, laddove la risposta alle migrazioni illegali consiste in un'intensificazione delle stesse misure di chiusura che stimolano la migrazione non autorizzata.

raccolti da varie fonti, è articolato nel modo seguente. Il secondo paragrafo, ripercorrendo le statistiche ufficiali, approfondisce le dimensioni sociografiche del fenomeno. Il terzo paragrafo concentra l'attenzione sugli aspetti organizzativi delle reti dei trafficanti. L'ultimo paragrafo presenta alcune considerazioni conclusive alla luce dello scenario politico attuale.

2. Le dimensioni del fenomeno

Il traffico di migranti segue le stesse dinamiche di altri mercati criminali transnazionali. È guidato da una domanda e da un'offerta di servizi che promettono di aggirare i controlli sempre più stringenti adottati dai paesi di transito e di destinazione finale (UNODC 2018).

Lungo le rotte migratorie, i trafficanti offrono ai migranti i propri servizi per facilitare l'attraversamento irregolare delle frontiere. Sebbene il traffico di migranti sia un fenomeno pericoloso i cui proventi alimentano i circuiti criminali e la narrazione mediatica tenda a raffigurare la figura dei trafficanti come criminali efferati, alcuni studi hanno rivelato l'esistenza di legami di fiducia e di solidarietà tra questi ultimi e i migranti stessi.

Sebbene siano numerosi le aggressioni e gli omicidi che si verificano lungo la rotta dei migranti e dei rifugiati, come hanno sostenuto alcuni studiosi, il ricorso gratuito alla violenza sarebbe controproducente per gli stessi trafficanti in quanto nel medio termine scoraggerebbe altre persone a intraprendere la medesima rotta (Zhang 2008, Spener 2009, Sanchez 2017).

D'altra parte, i trafficanti non sono gli unici soggetti che entrano in contatto con i migranti durante gli spostamenti e che hanno un impatto negativo sulla loro sicurezza. Frequenti sono gli abusi commessi da parte di altri soggetti e non bisogna poi sottovalutare la variabile ambientale: l'attraversamento di aree desertiche nelle condizioni in cui vengono organizzati i viaggi può essere mortale.

Ma quali sono le cause che spingono un migrante a intraprendere un viaggio così pieno di pericoli e imprevisti. La letteratura sociologica ha individuato diversi fattori alla base della domanda di migrazione (Aziz, Pastore e Monzini 2015; Massari 2015; Ambrosini 2017). Tra questi possiamo considerare le condizioni socio-economiche, il desiderio di ricongiungimento familiare, l'esposizione a violenza e persecuzioni, l'instabilità politica e la mancanza di sicurezza nei paesi di origine.

La scelta di intraprendere un percorso rischioso come quello offerto dai trafficanti è determinata anche dalla impossibilità di accedere ai canali legali per via dei costi che alcuni migranti non possono affrontare, ma anche a causa dei numeri limitati disponibili.

Approfondendo ulteriormente il tema, in termini più precisi, in letteratura si è soliti distinguere tra fattori di spinta (push factors) e fattori di attrazione (pull factors) come causa dei movimenti migratori. I primi sono più strumentali nell'incoraggiare le ondate migratorie (Beare 1999) e molto più forti rispetto agli ostacoli posti dalle politiche restrittive dei paesi di transito e dei paesi di destinazione (Tailby 2001). Tra i fattori di spinta possiamo considerare la povertà, i conflitti armati, l'instabilità politica, la pressione demografica, il degrado ambientale e la condizione di sfruttamento di ampi strati della popolazione. Tra i fattori di

attrazione vanno menzionati in primo luogo la stabilità economica e politica dei paesi di arrivo. I migranti si dirigono verso quelle destinazioni in cui hanno la possibilità di ricongiungersi con parenti o amici, o percepiscono il paese di arrivo come accogliente o come un luogo in cui sono disponibili più opportunità di lavoro. Diversi aspetti entrano in gioco quando i migranti decidono la meta da raggiungere, comprese le risorse economiche di cui sono in possesso, i rischi del viaggio verso il paese di arrivo, la probabilità percepita o reale di essere accettati come rifugiati e la possibilità di trovare un'occupazione nel paese di destinazione. Questi fattori possono essere ulteriormente influenzati da valutazioni soggettive o circostanze casuali più o meno reali.

I fattori di spinta e di attrazione combinati fra di loro possono inoltre essere “amplificati” e “facilitati” dalle più importanti innovazioni tecnologiche che si sono diffuse negli ultimi anni. Le infrastrutture mediatiche, la telefonia mobile, internet, i social network consentono agli abitanti dei Paesi di origine di entrare in contatto con familiari, parenti e amici che hanno raggiunto i paesi di destinazione (Schloenhardt 2001).

Tali strumenti fungono da propellente in quanto promuovono la cultura dei paesi occidentali contribuendo a consolidare nei migranti il proposito di lasciare il paese di origine⁵.

La comprensione delle cause che spingono le persone a migrare è tuttavia ancora limitata e frammentata. Occorre combinare i fattori di contesto ai fattori di agenzia. Secondo De Haas, la migrazione è un processo sociale complesso e

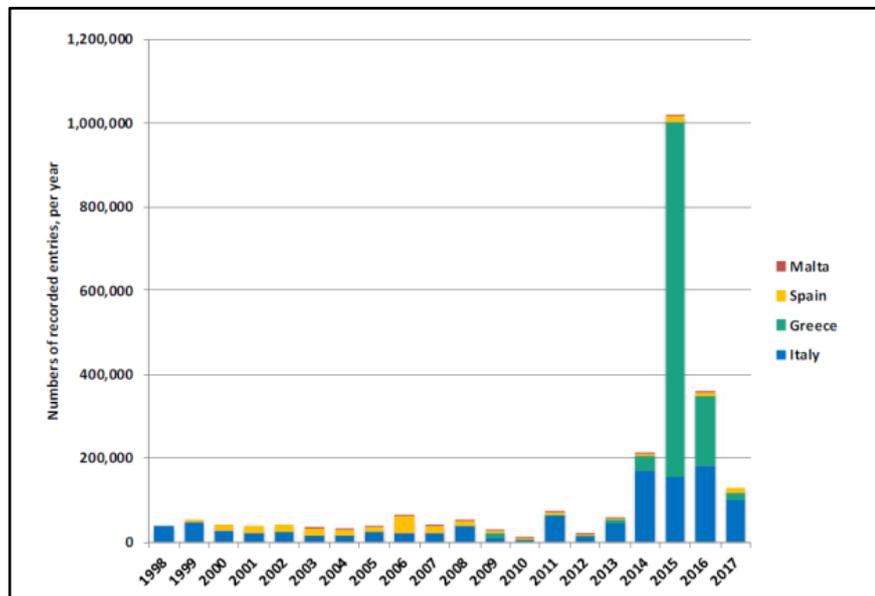
⁵ Andreucci (1999) evidenzia il ruolo che ha avuto negli anni Novanta la televisione italiana, visibile in Albania, nel promuovere la migrazione da questo paese verso le coste italiane.

articolato che non può essere ridotto a una semplice funzione di fattori push-pull, che tende a ignorare fattori non economici (De Haas 2011). D'altra parte, risolvere le cause alla base decisione di lasciare la propria terra può sicuramente contribuire a migliorare la vita delle persone nei paesi di origine, riducendo così il peso dei fattori contestuali. Tuttavia, non è detto che i movimenti migratori si fermerebbero di conseguenza. La relazione tra migrazione, più ampi processi di sviluppo e trasformazione sociale non è sempre lineare.

Il tema del traffico di migranti ha guadagnato importanza crescente a livello internazionale negli ultimi decenni. In Europa, paesi come Spagna, Italia e Grecia hanno il più alto tasso pro capite di migranti irregolari (UNHCR 2018). I paesi del Mediterraneo, per i migranti provenienti da Africa e Asia, sono molto più spesso soltanto paesi di transito verso altre nazioni europee come la Francia, la Germania e i paesi scandinavi. Tuttavia, negli ultimi anni questi paesi, in seguito alle misure di contenimento dell'immigrazione irregolare adottate dai paesi di destinazione finale, si sono trasformati in territori di permanenza a lungo termine (spesso contro le aspettative iniziali).

Ci sono tre grandi rotte migratorie irregolari verso l'Europa per il trasferimento dei migranti attraverso il Mar Mediterraneo: le rotte del Mediterraneo centrale che interessano prevalentemente le coste italiane; le rotte del Mediterraneo orientale che si dirigono verso la Grecia e le sue isole passando dalla Turchia; le rotte del Mediterraneo occidentale che hanno come punto di approdo la Spagna.

Fig. 1 - Sbarchi irregolari in Europa registrati dalle autorità di polizia (1998-2017).



Fonte: IOM 2018

Secondo i dati dell'Organizzazione Internazionale delle Migrazioni (IOM) dal 1998 ad oggi, oltre due milioni di migranti hanno attraversato il Mar Mediterraneo attraverso queste rotte per raggiungere l'UE, come mostrato in figura. La rilevanza di questi flussi si è modificata nel corso del tempo. Nel 2015 ad esempio la Grecia ha dovuto fronteggiare una vera e propria emergenza umanitaria, dopo che circa ottocentomila migranti in maggioranza siriani si sono riversati sulle coste elleniche. Due anni dopo, tuttavia, le traiettorie del traffico di migranti si sono modificate completamente concentrandosi sulle rotte del Mediterraneo centrale.

Sebbene una parte del traffico di migranti si muova lungo le rotte di terra, secondo la maggior parte degli osservatori (in particolare: IOM, Frontex, Europol, UNODC, UNHCR), almeno per ciò che concerne lo scenario europeo, il mare, e dunque le rotte del Mediterraneo, resteranno il percorso principale per l'attraversamento illegale delle frontiere

esterne dell'UE. Nonostante il calo del periodo recente, gli esperti prevedono che i flussi irregolari aumenteranno significativamente nei prossimi anni a causa dell'aumento dell'instabilità globale (Frontex 2018).

Per quanto riguarda la situazione attuale al momento dunque è possibile osservare un trend di decrescita del fenomeno nell'area del Mediterraneo. Benché la pressione migratoria sulle frontiere esterne dell'UE rimanga elevata, per il secondo anno consecutivo dopo l'anno record del 2015, gli Stati membri hanno registrato una diminuzione significativa del numero di arrivi illegali.

Seguendo i dati forniti dall'agenzia Frontex (2018)⁶, nel 2017 il numero di persone sbarcate sulle coste europee si attesterebbe a una cifra di 204.719. Rispetto agli oltre 511 mila del 2016 si segnala dunque un calo del 60%. Tale diminuzione è principalmente dovuta al minor numero di sbarchi registrati nel Mediterraneo orientale. Al contrario, gli arrivi lungo le rotte del Mediterraneo occidentale hanno raggiunto un nuovo picco passando da 9.990 nel 2016 a 23.143 nel 2017. L'aumento è diventato particolarmente pronunciato nella seconda metà dell'anno quando il numero di cittadini dei paesi del Maghreb (in particolare marocchini, algerini e tunisini) è aumentato in modo significativo (UNODC 2018).

Importanti cambiamenti hanno interessato anche la dimensione dei flussi di migranti irregolari rilevati attraverso le rotte del Mediterraneo centrale. Se ancora durante la prima metà del 2017 si osservava un trend simile a quello registrato l'anno precedente (con più di 20 mila arrivi al mese), con

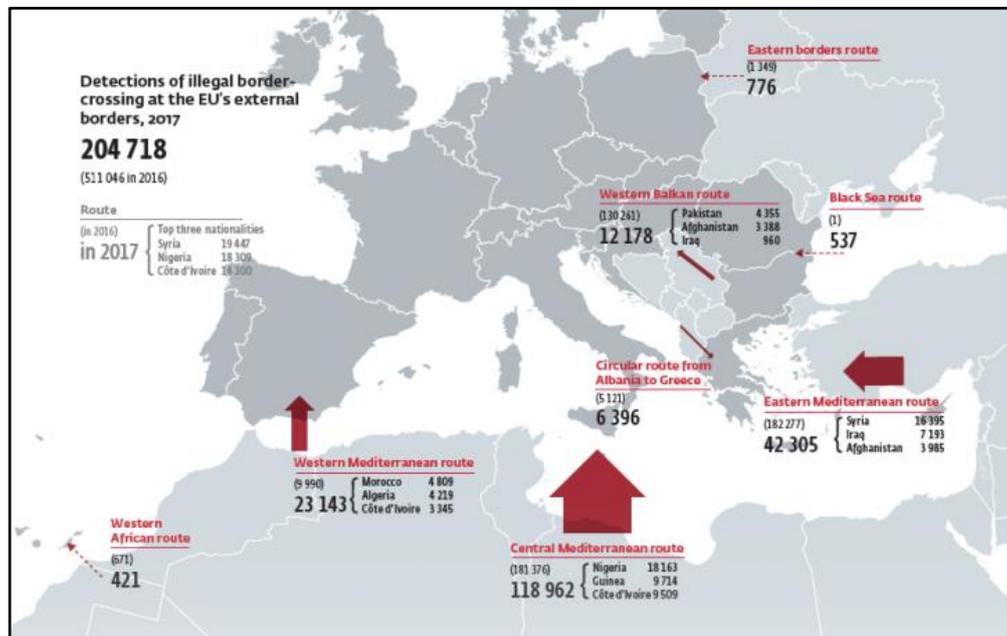
6

https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Risk_Analysis_for_2018.pdf

fluttuazioni dipendenti unicamente dalle condizioni meteorologiche; a partire dal mese di luglio, i numeri sono diminuiti improvvisamente a poco meno di 4.000 arrivi nel mese di agosto. Ciò è dipeso da una varietà di fattori, in particolare dagli sviluppi interni in Libia, e soprattutto dal Memorandum di intesa siglato tra la Libia e l'Italia il cui risultato è stato quello di interrompere quasi del tutto le partenze di imbarcazioni cariche di migranti dal paese nord Africano⁷. A fine 2017 dunque, pur restando quella del Mediterraneo centrale la rotta principale si registrava un totale di 118.962 arrivi con un calo del 34% rispetto al 2016, il che significa che il Mediterraneo centrale ha registrato ancora il numero più grande di migranti irregolari. I dati quasi definitivi del 2018 (aggiornati al 18 dicembre) registrano un ulteriore calo significativo rispetto all'anno precedente. Secondo l'UNHCR, al momento gli arrivi si attestano intorno alle 117 mila unità, di cui poco più della metà in Spagna, 31 mila lungo le coste greche e 23 mila in Italia.

Fig. 2 - Totale arrivi all'interno dei confini europei

⁷ Tale trend peraltro si è consolidato nel 2018. Al 3 ottobre dell'anno corrente sono infatti “solo” 21 mila di cui poco più della metà provenienti dalle rotte libiche i migranti sbarcati in Italia, -87% rispetto al 2017 (http://www.interno.gov.it/sites/default/files/cruscotto_giornaliero_3-10-2018.pdf). I trafficanti di migranti hanno modificato in parte le rotte. Sono aumentati i collegamenti dalla Tunisia e dall'Algeria verso la Sicilia e la Sardegna. Tuttavia, i numeri registrati non sembrano essere stati particolarmente rilevanti.



Fonte: Frontex, Risk Analysis 2018.

I migranti diretti verso l'Europa sono prevalentemente giovani di sesso maschile. La presenza di soggetti particolarmente vulnerabili come donne e bambini è comunque significativa (UNODC 2018)⁸. In generale, comunque, la composizione dei flussi migratori è influenzata da fattori di contesto legati ai territori di origine. La maggior parte dei gruppi di migranti siriani, ad esempio, è composta da interi nuclei familiari in fuga dalla guerra civile che sta devastando il Paese. Le famiglie siriane raggiungono l'Europa attraverso le rotte del Mediterraneo orientale, spesso unendosi ad altri migranti asiatici (afgani, bengalesi, iracheni, pachistani ecc.). Le rotte del Mediterraneo occidentale e

⁸ Per fornire qualche informazione più precisa, possiamo fare riferimento ai dati dell'UNHCR. Nel biennio 2015-2016 ad esempio rispetto agli sbarchi sul territorio italiano la percentuale di giovani di sesso maschile si attesta al 73% del totale. Il restante 27% è distribuito in un 14% di donne e un 13% di minori, di cui più di $\frac{3}{4}$ non accompagnati.

centrale sono invece percorse da migranti provenienti da vari paesi dell'Africa orientale, occidentale e centrale (in particolare Nigeria, Costa d'Avorio, Guinea, Marocco, Gambia e Mali). Queste rotte solo raramente sono utilizzate da migranti asiatici e medio-orientali (Triandafyllidou e Maroukis 2012).

La crisi migratoria in Europa non riguarda soltanto il numero significativo di persone che raggiungono l'Europa in modo irregolare, ma anche il consistente numero di migranti morti o dispersi nel tentativo di attraversare il Mar Mediterraneo (Elserarfy 2018). Le rotte del Mediterraneo attualmente vantano il triste primato di essere quelle più pericolose e mortali del mondo (Fargues (2017).

I rapporti dell'UNHCR e dell'IOM indicano che il numero di persone che scompaiono ogni anno nel tentativo di attraversare il Mar Mediterraneo è aumentato sostanzialmente. Dal 2014 ad oggi si contano oltre 15 mila individui morti o dispersi lungo le tre rotte principali, come mostrato nella figura seguente (Last e Spijkerboer 2014). Dal 1 gennaio al mese di dicembre del 2018 si stimano 2.216 persone scomparse (UNHCR 2018), di cui quasi due terzi nel Mediterraneo centrale. I naufragi in conseguenza di condizioni meteorologiche avverse sono la principale causa di morte, ma sono frequenti anche omicidi sistematici perpetrati da trafficanti (UNODC 2018).

Le statistiche raccolte tuttavia rappresentano solo una stima approssimativa. È probabile che molte di queste vittime non vengano segnalate. Le stime non tengono conto di coloro che sono morti prima di raggiungere il Mediterraneo. Oltre ai decessi, poi, i migranti clandestini sono frequentemente sottoposti a una serie di altre brutali violenze (torture, stupri, pestaggi, ma anche privazione di cibo e acqua e altre violenze

forme di abusi psicologici), i cui segni fisici sono visibili sul corpo delle persone che riescono a raggiungere le coste europee. Tali forme di violenza sono state segnalate lungo tutte le rotte di traffico considerate.

3. L'organizzazione del traffico di migranti

3.1. Attori e organizzazioni

Ricollegandosi alla tradizione di ricerca sociologica che ha affrontato lo studio del traffico di migranti, questo paragrafo si propone di fornire una descrizione analitica dell'organizzazione sociale del traffico di migranti nell'area del Mediterraneo.

In termini generali possiamo distinguere tre principali tipi di attori coinvolti nel traffico di migranti: singoli contrabbandieri/trafficienti; gruppi criminali di piccole-medie dimensioni; grandi organizzazioni criminali articolate secondo una struttura gerarchica e una divisione funzionale dei compiti tra unità specializzate (UNODC 2018).

La prima categoria raggruppa singoli trafficanti, spesso solo occasionali, che si attivano per la fornitura di un servizio unico su piccola scala. Nelle zone di confine, tali soggetti possono ad esempio utilizzare i propri veicoli o le proprie imbarcazioni per accompagnare i migranti al di là della frontiera. Alcuni di questi trafficanti possono essere stati a loro volta migranti. Altri, nonostante il carattere individuale isolato della loro attività, possono essere fuoriusciti da organizzazioni criminali di grandi dimensioni. I profitti di questi trafficanti indipendenti non sono in genere elevati, ma intere comunità possono dipendere dal reddito derivante da

questi servizi “di basso livello”, in particolare in alcune aree di confine e di transito (UNODC 2018).

Ci sono anche una varietà di agenti coinvolti nel lavoro della rete di traffico in ogni località. Questi non sono criminali e non hanno il traffico di migranti come principale attività economica. Di solito svolgono un altro tipo di lavoro, come gestire un piccolo negozio o lavorare in una fabbrica o nei campi, e occasionalmente fornire servizi alle reti di traffico per integrare i guadagni della propria attività principale. I contrabbandieri con funzioni di “broker” svolgono un ruolo chiave in questo sistema poiché sono in grado di collegare parti delle reti altrimenti disconnesse.

Nel traffico di migranti sono comunque i gruppi a fare la differenza. Nessun individuo potrebbe gestire attività così complesse senza la collaborazione di altri soggetti. A riguardo è utile riportare la seguente dichiarazione rilasciata da un testimone privilegiato da noi intervistato: «*La facilitazione delle migrazioni, ossia il migrant smuggling e il traffico di esseri umani è una massiva industria, è un business enorme che richiede la fornitura di trasporti, informazione, pubblicità, reclutamento, housing. Bisogna mettere queste persone da qualche parte, fornire loro acqua così che loro sopravvivano, metterli su dei camion e avere qualcuno che li prenderà e li guiderà attraverso il deserto etc. quindi questo richiede un elevato livello di organizzazione*» (Int. Frontex, Italia).

I piccoli gruppi organizzati di trafficanti di solito si specializzano nel condurre i migranti da un paese all’altro, utilizzando rotte ben note. Questi gruppi mostrano un livello più alto di specializzazione e sofisticazione rispetto ai trafficanti dilettanti e operano su una base più permanente, ma la loro struttura e organizzazione è meno professionale e

complessa, con un più livello di militarizzazione, rispetto alle organizzazioni criminali.

La terza categoria comprende infatti strutture di grandi dimensioni, con legami transnazionali e la capacità di organizzare lo spostamento di migranti su larga scala. Sebbene tali organizzazioni non abbiano una estensione tale da controllare l'intera rete criminale, si tratta in genere di soggetti in grado di gestire diverse fasi del traffico di migranti, dal passaggio illegale alla fornitura di documenti fraudolenti, dalla sistemazione degli alloggi nei punti di transito all'introduzione dei migranti nella destinazione finale (UNODC 2018). In alcuni casi il traffico di migranti è solo una delle attività criminali di queste organizzazioni e le rotte del traffico di esseri umani vengono utilizzate anche per altri reati transnazionali (Beare 1999).

Inoltre, vale la pena notare che non vi è alcuna prova del coinvolgimento delle organizzazioni mafiose italiane in attività di traffico che si svolgono in Sicilia o in Calabria, nonostante le coste delle due regioni raccolgano la maggior parte degli sbarchi. Per quanto riguarda la 'ndrangheta, più rapporti istituzionali hanno ipotizzato un ruolo attivo di gruppi riconducibili a tale organizzazione criminale nella logistica degli arrivi. Tuttavia, dal punto di vista investigativo non è emerso nulla di concreto.

L'interesse dei clan sarebbe semmai legato a tutto ciò che ruota attorno al business dell'accoglienza, come emerso d'altra parte a proposito della inchiesta cosiddetta "mafia capitale" (Martone 2017).

Anche per quanto riguarda Cosa nostra, i magistrati siciliani escludono, per il momento, forme di coinvolgimento diretto da parte delle cosche mafiose: *«Finora non ci sono rapporti dimostrati con le organizzazioni di stampo mafioso.*

Le organizzazioni di stampo mafioso italiane si interessano più degli aspetti degli appalti pubblici per tutto il fenomeno dell'accoglienza che ha poco a che fare con lo smuggling, ad esempio se devo aprire una strada, se devo aprire un centro di accoglienza, se devo fare una fornitura di cinquemila pasti e così via. Ora nelle ultime vicende sembra che vi sia stato anche un interesse di qualcuno vicino ad ambienti mafiosi, ma allo stato attuale non si può dire ci sia un interessamento della mafia qui in Sicilia nel fenomeno dello smuggling. Però se io svolgo una attività di prostituzione, la mafia qui sul territorio ti chiede il pizzo. Questa è un'altra cosa, ma non sono io organizzazione mafiosa interessata allo smuggling» (Int. Procura di Palermo, Italia).

I tre tipi di attori principali testè richiamati costituiscono dunque i possibili nodi delle reti del traffico di migranti, la cui caratteristica fondamentale è quella di essere caratterizzati da una articolazione a geometria variabile e una modificazione continua delle configurazioni relazionali. Data l'ampiezza e la numerosità dei flussi migratori, non sorprende che siano state sviluppate complesse reti organizzative internazionali che possano rispondere molto più rapidamente alle attività di contrasto. Un aspetto fondamentale di tali reti è che in esse il traffico di migranti non si sviluppa attraverso una gestione centralizzata. I diversi attori sono connessi generalmente lungo percorsi reticolari orizzontali (UNODC 2018, Frontex 2018).

Come ha osservato un intervistato: «non c'è una sola regia, ma ci sono tanti gruppi organizzati. Noi abbiamo indagato i gruppi più ricorrenti, ma non escludo che ce ne siano tanti altri. Quindi, tanti centri operativi diversi non c'è un unico vertice, una regia unica. Vi sono diversi gruppi criminali che seguono diverse fasi ma non solo, anche diversi

gruppi nell'ambito della stessa fase. Magari a Khartum c'è il gruppo di Alì che si occupa de viaggio ma c'è anche il gruppo di Mohammed ma anche di Shael e così anche in Libia e così via. E questi gruppi non sono necessariamente in comunicazione tra di loro, magari sono in comunicazione con i gruppi precedenti o successivi, per seguire la filiera» (Int. Procura di Palermo, Italia).

Non esiste dunque una singola organizzazione in grado di gestire le diverse fasi del traffico. Piuttosto che essere coordinati attraverso una estesa struttura gerarchica, le transazioni tendono ad aver luogo tra attori largamente indipendenti (Campana 2017).

Sebbene esistano dei “big snake” o “master” in ogni rete locale di contrabbandieri, non esiste una gerarchia generale né alcuna forma organizzativa transnazionale, comprensiva o di rete criminale: *«Non vi è una sola organizzazione criminale che facilita e controlla le attività di contrabbando di migranti e traffico di esseri umani nell'Unione Europea. Ci sono differenti gruppi criminali, non un'unica organizzazione criminale. Parliamo di gruppi differenti e anche i metodi differiscono»* (Int. Frontex, Italia).

Si tratta piuttosto di reti criminali policentriche che attraversano diversi paesi. In ciascuna località - vale a dire nel paese di origine, in ciascuna tappa del viaggio e a destinazione, vale a dire in Turchia, Libia, Tunisia, Mauritania, Senegal o Marocco - esiste una rete locale che controlla il business e i flussi che si sviluppano in quel territorio. Le reti possono presentare al loro interno gerarchie localizzate e rudimentali, con un certo grado di divisione del lavoro, ma tali singoli nodi non alterano la natura acefala della rete (Campana 2017).

La dimensione locale è dunque cruciale. Si tratta di un aspetto fondamentale, lontano dall'idea che le reti del traffico di migranti siano caratterizzate dalla presenza di soggetti che possono esercitare un controllo monopolistico su una determinata rotta⁹.

Le reti dei trafficanti che sono attive lungo queste rotte hanno una serie di caratteristiche comuni e alcune differenze per quanto riguarda i mezzi utilizzati, le modalità di pagamento, il loro livello di professionalizzazione e il loro grado di intreccio con le reti etniche e con le società locali (Triandafyllidou 2018).

Le reti del traffico di migranti sono generalmente poco strutturate, ma altamente differenziate. Peraltro, ciascun attore o nodo può relazionarsi con più di una rete criminale. Da questo punto di vista i legami sono simili ai rapporti commerciali e hanno dunque una natura strumentale, sebbene la fiducia e dunque la reputazione dei diversi attori abbia un ruolo fondamentale in questo genere di transazioni.

La struttura di base delle reti di traffico di migranti include leader che coordinano le attività lungo un determinato percorso, organizzatori che gestiscono le attività a livello locale tramite contatti personali e opportunisti facilitatori di basso livello che principalmente assistono gli organizzatori e possono assistere nelle attività di reclutamento.

I membri delle reti di migranti lavorano in genere in modo autonomo con un numero di contatti di livello inferiore che

⁹ L'unica parziale eccezione sembra essere costituita dalla rotta che dal Corno d'Africa giunge fino all'Italia. In questo caso infatti le reti dei trafficanti sembrano mantenere un certo livello di coordinamento e di centralizzazione: per quelli che provengono dal Corno d'Africa è molto differente, perché lo smuggling di migranti di nazionalità Eritrea è gestito da uno o massimo due networks (Frontex).

fanno parte della loro rete personale. I contatti di basso livello vengono utilizzati come autisti, membri dell'equipaggio, scout o agenti di reclutamento. La complessità della rete è in definitiva determinata dalla lunghezza e dal livello di rischio attribuito al contesto ambientale.

Le reti dei trafficanti proliferano laddove sorgono nuove opportunità (come in Mauritania, Senegal e Libia negli ultimi anni) e si estinguono o si riducono le loro attività nelle aree in cui vi è un aumento della sorveglianza, come lo stretto di Gibilterra o più recentemente il canale di Sicilia.

L'elevato numero di soggetti coinvolti nel business potrebbe persino far pensare in alcuni casi a organizzazioni in competizione: *«nel traffico di migranti non si può parlare di un solo gruppo, tutto dipende dalla situazione di sicurezza e dalla situazione politica nei paesi di passaggio (...) la richiesta è stata molto alta quindi anche l'offerta di smuggling, ma questi gruppi di smugglers non erano collegati, in molti casi erano semplicemente gruppi che nascevano in vista di business, gruppi criminali che sono emersi in occasione di opportunità di guadagno»* (Int. Frontex, Italia).

La natura policentrica della rete e forse ancor più il considerevole livello di autonomia posseduto dai contrabbandieri di livello superiore rappresentano una sfida formidabile per le autorità. La presenza di più contrabbandieri indipendenti in competizione tra loro rende probabile che, in seguito alla rimozione di un singolo contrabbandiere, i contrabbandieri rimanenti proveranno a cogliere questa opportunità per acquisire la sua quota di "mercato".

La corruzione è un altro fattore chiave che facilita il traffico di migranti. Il ricorso a questa risorsa emerge sia a

livello micro attraverso forme di corruzione pulviscolare (ad esempio in occasione dei controlli alle frontiere), sia a livello macro attraverso la complicità delle massime cariche politiche e istituzionali dei paesi di transito. Pratiche corrotte legate al traffico di migranti sono state segnalate lungo quasi tutte le rotte individuate. Le categorie di dipendenti pubblici che possono essere suscettibili di corruzione includono le forze dell'ordine e gli agenti doganali che ricevono denaro o altre utilità per consentire ai veicoli di passare attraverso i controlli di frontiera, ma anche ufficiali delle guardie costiere o militari che ricevono compensi per ogni migrante o imbarcazione intercettata. Considerando la crescita esponenziale di questo business, i cui introiti sono sempre più ingenti, non è difficile comprendere come gli autori di questo crimine siano sempre più propensi a ricorrere a questa risorsa piuttosto che ad impiegare la violenza o altre risorse coercitive.

3.2. Connessioni e sovrapposizioni di traffici

Numerosi rapporti pubblicati sul tema suggeriscono che forme di connessioni tra il traffico di migranti e altri traffici illeciti, che i rapporti istituzionali delle forze dell'ordine definiscono "policriminalità", siano in aumento.

In sintesi, è possibile identificare diversi tipi di collegamenti tra il traffico di migranti e altri tipi di traffici criminali: il primo collegamento riguarda gli attori criminali che potrebbero spostarsi verso il traffico di migranti o aggiungere questa attività al loro portafoglio criminale; il secondo collegamento, che suggerisce una lettura diacronica dei fenomeni criminali, riguarda le organizzazioni, le quali possono reinvestire i proventi illeciti del traffico di migranti

in altre attività criminali; il terzo collegamento, più recente e meno frequente rispetto ai due precedenti, si riferisce all'infrastruttura criminale, poiché presuppone l'impiego di infrastrutture o rotte criminali identiche sia per il traffico di migranti che per il traffico di droghe o altri beni illeciti.

Partiamo da quest'ultimo caso per poi accennare brevemente agli altri due più noti. È piuttosto comune incontrare riferimenti ai legami del traffico di migranti con altre attività illecite, più difficile trovare invece delle evidenze empiriche statisticamente rilevanti: *«Abbiamo avuto quattro casi in Spagna, io mi riferisco a traffici significativi, non sto parlando dei migranti tunisini che portano un ridotto ammontare di marijuana, io sto parlando di serio traffico di droga, un vero caso di traffico di droga. Abbiamo avuto 4 casi in Spagna dove questi trafficanti con barche estremamente veloci che venivano dal Marocco portavano due/tre migranti oltre alla droga. Ma quattro non è un numero indicativo. (...) Non abbiamo evidenza su scala statisticamente significativa di connessioni tra attività di traffico di droga e traffico di migranti»* (Int. Frontex, Italia).

Come è noto, il traffico di migranti si intreccia strettamente con la tratta di esseri umani (Europol-Interpol 2016). Nel contesto degli enormi flussi migratori, la tratta è spesso una conseguenza diretta del traffico di migranti. Tuttavia, tale distinzione non ha soltanto un fondamento giuridico. Organizzazioni criminali di vario spessore gestiscono traffici a fini di tratta di esseri umani, di sfruttamento sessuale o di riduzione in schiavitù senza alcuna sovrapposizione con i flussi migratori che si sviluppano lungo la medesima rotta. Ciò non toglie che nella maggior parte dei casi, sia possibile individuare delle connessioni. In molti casi, come detto, risultare difficile perfino distinguere

l'uno dall'altro: *«Non abbiamo evidenze statisticamente significative che nella stessa barca siano presenti persone e droga, ma invece noi abbiamo evidenze di connessioni tra traffico di esseri umani o rifugiati e contrabbando di migranti e questo è evidente perché la destinazione e lo scopo è lo stesso, i metodi si differenziano»* (Int. Frontex, Italia).

La complessità delle forme di sovrapposizione esistenti nel concreto tra smuggling e tratta emerge ancor di più in relazione alle modalità attraverso le quali i trafficanti acquistano il consenso delle vittime; in primo luogo, in base anche alla nazionalità dei trafficanti stessi, quella dell'inganno.

Una referente dell'Organizzazione Internazionale delle Migrazioni intervistata specifica come nel caso delle donne nigeriane, *«(queste) vengono fatte partire dalla Nigeria dopo avere prestato un giuramento ed essere sottoposte ad un rito voodoo. Queste donne vengono fatte partire in certi casi con l'inganno di avere un lavoro in Italia come collaboratrice domestica, parrucchiera etc. vengono fatte partire in alcuni casi con la complicità delle famiglie che in alcuni casi sono coinvolte nella rete delle persone che le fanno partire, vengono fatte transitare in Libia dove passano periodi più o meno lunghi e lo sfruttamento avviene a volte già in Libia, dipende da come l'organizzazione riesce ad organizzare il viaggio (...). E una volta in Libia o vengono fatte transitare o prostituire poi vengono fatte arrivare in Italia e poi trasferite nei centri di accoglienza per richiedenti asilo o centri per minori da cui poi allontanano per raggiungere i loro trafficanti. Ormai è una modalità di trafficking molto nota»* (Int. IOM, Italia).

Allo stesso modo, nel caso dei gruppi criminali venezuelani dediti alla tratta ai fini dello sfruttamento

sessuale «c'è una forte manipolazione mentale delle donne che danno un proprio consenso (che è ovviamente viziato, ma senza violenza), ma finiscono per non ricevere quello che le viene promesso» (Int. ONG, Spagna).

In pratica, dunque, può essere difficile stabilire il confine tra il traffico e la tratta, poiché elementi di sfruttamento e abuso possono emergere durante il transito o a destinazione, anche in presenza di un consenso iniziale da parte del migrante. Come ci riferisce il referente del progetto di identificazione precoce delle vittime di tratta presso l'Organizzazione Internazionale delle Migrazioni «Non è chiaro se esiste una tratta a scopo di sfruttamento oppure se lo sfruttamento avvenga indipendentemente dalla rotta che i migranti adottano. La tratta è un reato in virtù del quale la persona viene spostata all'interno e all'esterno dei confini nazionali allo scopo di un ulteriore sfruttamento. Riteniamo che la quasi totalità dei migranti che arrivano in Italia sia stata vittima di sfruttamento durante il viaggio, anche in Libia per periodi molto lunghi» (Int. IOM, Italia).

Per ciò che riguarda la presenza di forme di sfruttamento, questo varia in base alle rotte che seguono i migranti e alle nazionalità e, prosegue l'intervistato, «riteniamo che una buonissima percentuale di coloro che arrivano e restano in Italia sia altresì destinata allo sfruttamento sia durante la fase della richiesta di asilo sia durante le fasi successive, sia o no positivo l'esito della richiesta. Ma non è detto che siano trafficate allo scopo di sfruttamento». Questo, viene precisato, avviene «in virtù del fatto che molto spesso i migranti hanno famiglie nei paesi di origine che devono supportare attraverso il lavoro irregolare. Ciò produce sfruttamento, o anche nel caso in cui abbiano dei debiti da ripagare con gli smugglers, ma non è tratta, è smuggling e

sfruttamento, ma non è tratta a scopo di sfruttamento» (Int. IOM, Italia).

Il traffico e la tratta possono avvenire sulle stesse rotte, laddove le rotte utilizzate dagli smugglers vengono poi utilizzate dai trafficanti a scopo di tratta, così come il traffico può portare alla tratta, rendendo difficile discernere l'uno dall'altra (IOM 2018).

Possono inoltre rilevarsi delle connessioni tra le reti criminali dedite alla tratta e reti criminali dedite al traffico: *«le connessioni sono molto logiche: se una persona vuole portare una persona in un altro Paese con l'intenzione di sfruttarla, cercherà una forma facile per portarla. Quindi una rete di tratta può essere la stessa rete di traffico in cui una parte si dedica ad una attività e l'altra parte si dedica all'altra»* (Int. ONG, Spagna).

Più precisamente, come suggerito da un sostituto procuratore del Tribunale di Palermo che si occupa di indagini sul traffico di migranti, la differenza tra traffico e tratta, che è una distinzione dal punto di vista giuridico, è una differenziazione che si effettua ex post: *«In genere il trafficking lo vediamo dopo, qui sul territorio di arrivo, ma fino a questa fase è tutto smuggling. Cioè, è possibile che le donne vengano mandate alla prostituzione in Libia, ma è un aspetto che fuoriesce dalla nostra valutazione giuridica. Noi poi il problema ce lo poniamo se arrivi qui e non vai solo al centro di accoglienza, ma ti mandano anche a prostituirti o altro, ma è una fase successiva. Non c'è un problema di distinzione tra smuggling e trafficking, c'è lo smuggling e nel corso di questa attività di smuggling c'è lo stupro, c'è l'omicidio, c'è la violenza sessuale. In linea di massima parte sempre come smuggling, noi raramente abbiamo trovato che tu forzatamente vieni sottoposto a trafficking. Il trafficking*

avviene piuttosto con l'inganno» (Int. Procura di Palermo, Italia).

I trafficanti di migranti traggono profitto dalle somme pagate per trasportare individui illegalmente oltre i confini internazionali. D'altra parte, i trafficanti di esseri umani raccolgono profitti continui dallo sfruttamento di individui vulnerabili attraverso il commercio sessuale, il lavoro forzato o la rimozione di organi. In genere, il rapporto tra i migranti e il loro contrabbandiere termina all'arrivo nel paese di destinazione, mentre un trafficante di esseri umani mantiene il controllo sulle vittime della tratta nel paese di destinazione per estrarre profitti continui attraverso lo sfruttamento continuato. Gli immigrati clandestini per definizione sono cittadini stranieri mentre le vittime della tratta di esseri umani comprendono sia cittadini del paese di riferimento che cittadini stranieri. Le vittime della tratta di esseri umani infine possono entrare in un Paese straniero anche legalmente.

Per quanto riguarda le altre attività illecite, invece, la casistica risulta poco rilevante. Alcuni studiosi hanno trovato legami con il commercio illegale di armi e con il traffico di stupefacenti (Europol 2017). Dopo i recenti attacchi terroristici in Europa, è stato osservato come alcuni facilitatori del traffico di migranti abbiano aiutato gruppi terroristici islamici a infiltrarsi nel continente europeo (Europol-Interpol 2016, Walt 2015) o che organizzazioni terroristiche finanzino le loro attività incanalando i profitti del traffico di migranti (Shelley 2014).

Tuttavia, si tratta per lo più di collegamenti sporadici, marginali e poco significativi. Mentre forme differenti di traffici di beni sono sovente condotte in maniera simultanea, il traffico di migranti, per sua stessa natura, costituisce un'attività illecita scarsamente compatibile con altri traffici:

«Gli spazi sono così limitati e il mezzo è così precario che non sarebbe logico trafficare armi, sigarette, droga su un mezzo che dopo il recupero affonda da solo o viene affondato perchè sta per affondare» (Int. EunavFormed, Italia); e ancora «sulle barche e sui gommoni che partono dalla Libia ci sono solo persone, per questi trafficanti queste persone sono a perdere, non si pongono il problema che arrivino, quindi ai trafficanti interessa farli partire, mentre invece qualunque altro bene riceve più attenzione (droga, sigarette, petrolio). Le persone per i trafficanti non hanno nessun valore quindi è improbabile che oltre alle persone ci siano anche beni, anche per le imbarcazioni fatiscenti. Ultimamente si utilizzano di più i gommoni prodotti con materiale scadentissimo che non vengano neanche recuperati. Poi quel tipo di fenomeno è super controllato, quando l'imbarcazione è tratta in salvo o viene effettuato il trasbordo in mare, l'imbarcazione è lasciata lì quindi una partita di droga resterebbe lì» (Int. IOM, Italia).

Cionondimeno, in alcuni casi sono stati riscontrati collegamenti tra il traffico di migranti e altri traffici criminali. In questo caso il trasporto dei migranti effettuato su piccola scala costituisce l'attività secondaria del gruppo criminale che è invece specializzato in traffici di beni di vario tipo (armi, droga, sigarette).

Come ha osservato un nostro interlocutore: *«sappiamo che da altre parti dell'Africa si comincia a vedere questo fenomeno, dalla Tunisia, ma parliamo di zone, traffici di mare diversi. Ad esempio, dall'Albania è pensabile portare un traffico illecito di sigarette o di droga perché i tratti sono brevi [...] non è escluso che dove ci sia traffico di sigarette o droga ci possa essere traffico di migranti, ma in versione opposta. Lì c'è un carico che se viene perso è un danno per*

chi traffica, sicuramente utilizzeranno mezzi che non sono i mezzi che vediamo impiegati nelle tattiche attuali» (Int. EunavFormed, Italia).

Più concretamente, a livello giudiziario tale connessione è emersa recentemente lungo il breve tratto di mare che separa la Tunisia dalla costa occidentale della Sicilia. Indagini realizzate dai magistrati delle Procure di Palermo e di Marsala hanno infatti accertato l'esistenza di diverse organizzazioni criminali che alla attività tradizionale di contrabbando di sigarette hanno associato il trasporto di migranti. Sebbene la casistica sia limitata, e l'intervento delle forze dell'ordine tempestivo, il fenomeno del tutto nuovo e differente nelle modalità e nei metodi richiede una particolare attenzione. Come spiega uno dei nostri intervistati: *«Qui c'è una modalità totalmente diversa di smuggling. Qui abbiamo dei soggetti che si trovano in Tunisia, che tramite contatti in Sicilia chiedono di arrivare. Quindi io non è che sono in Tunisia e lì mi trovo il barcone per come arrivare etc., ma io contatto chi è qua. E la partenza è la Sicilia. Io parto dalla Sicilia li vado a pigliare e poi torno indietro. È la modalità del contrabbando di sigarette cui si è aggiunto il contrabbando di uomini. Infatti parliamo di poche decine di unità di persone e anche in termini di costi il discorso cambia. Ovviamente se lì (nello smuggling) pago 2000 euro qui pago 5000 euro per un viaggio di questo tipo perché è più veloce e più sicuro, e soprattutto è di chi non si vuole fare identificare. [...] Abbiamo individuato una organizzazione criminale e nel prosieguo delle indagini abbiamo individuato altri gruppi criminali che operano con le stesse modalità sempre del contrabbando avanti e indietro tra Italia e Tunisia. Questo tipo di attività è svolta non con i barconi, perché i barconi rischiano di affondare quindi non ci metti*

un carico di sigarette o hashish perché devi avere la sicurezza che arrivi. Con le persone io invece sono pagato in anticipo e non mi interessa se arrivano. I barconi sono recuperati in mezzo al Mediterraneo o affondano da soli o vengono affondati. Con le modalità attuali dello smuggling non si è mai verificato» (Int. Procura di Palermo, Italia).

Occorre adesso considerare le altre forme di sovrapposizione, ovvero il caso della diversificazione delle attività illecite attraverso il coinvolgimento dei medesimi attori e il caso del reimpiego dei proventi illeciti in altre attività criminali da parte delle medesime organizzazioni. Rispetto al primo tipo, numerosi soggetti sono risultati coinvolti in altri reati come il traffico di droga e il contrabbando di sigarette: *«crediamo fortemente che gruppi criminali coinvolti nel traffico di droghe o nel traffico di migranti siano coinvolti in altre forme di crimini transnazionali, come può essere ad esempio il terrorismo, il traffico di armi [...]» (Int. Frontex, Italia).*

Secondo un rapporto di Europol, nel 2015, oltre 220 contrabbandieri sono stati identificati da Europol come coinvolti in più di un'area del crimine. Di questi, il 22% era legato al traffico di droga, il 20% al traffico di esseri umani, il 20% al crimine di proprietà e il 18% alla falsificazione di documenti.

L'ultima forma da considerare riguarda invece il reinvestimento dei proventi illeciti conseguiti per mezzo del traffico di migranti in altre attività illecite più remunerative. Non sorprende che le organizzazioni criminali con percorsi di tratta ben collaudati e con personale dislocato in diversi paesi lungo queste rotte utilizzino le proprie conoscenze ed esperienze per sfruttare nuove opportunità. Sembra che gruppi di criminalità organizzata, specialmente asiatici, usino

rotte, mezzi e mezzi di trasporto per il traffico simultaneo di persone e narcotici. Inoltre, una serie di studi recenti ha affermato che le organizzazioni criminali impegnate nel traffico di migranti spesso pianificano lo sfruttamento sistematico dei migranti nel mercato nero del lavoro dei paesi di destinazione.

Nelle rotte e nei sistemi utilizzati c'è poco di nuovo. Quasi sempre, le organizzazioni si sono già rodiate nel traffico di droga o di merci rubate. Quasi un quarto dei 220 contrabbandieri arrestati l'anno scorso aveva precedenti per traffico di droga, più o meno altrettanti per furto o per traffico di ragazze destinate alla prostituzione. Terrorismo? Il rischio c'è, ma al momento, afferma il rapporto, datato 17 maggio, non ci sono riscontri concreti.

Gli investimenti possono essere fatti internamente utilizzando i profitti delle attività precedenti, ossia reinvestendo la liquidità generata dalla tratta di migranti o incanalando denaro proveniente da altre attività criminali. Ad esempio, le organizzazioni criminali cinesi sono state trovate a gestire sistemi bancari sotterranei transnazionali che raccolgono denaro dai clienti dell'organizzazione in un paese e poi lo mettono insieme in istituti bancari all'estero.

Parlando di investimenti, occorre soffermarsi brevemente anche sulla dimensione economica del fenomeno criminale. Nelle relazioni ufficiali, il traffico di migranti è spesso definito come una delle attività illecite più redditizie a livello mondiale insieme al traffico di stupefacenti o alla tratta di esseri umani (Europol 2017, UNODC 2018). Attualmente, come ci riferisce un testimone privilegiato intervistato, «*il traffico di migranti (smuggling) è l'attività più complessa, più difficile da contrastare e più remunerativa per le organizzazioni criminali*» (Int. Procura di Palermo, Italia).

Secondo le più recenti stime, il traffico di migranti a livello globale potrebbe valere almeno 10 miliardi di dollari l'anno (McAuliffe e Laczko 2016). Prendendo in considerazione soltanto le rotte verso l'Europa, il già citato rapporto congiunto Europol-Interpol (2016) stima che il fatturato delle organizzazioni che gestiscono il traffico dei migranti sia stato, nel 2015, tra i 5 e i 6 miliardi di euro. Tuttavia, stimare le entrate globali generate da tale attività illecita è di per sé problematico, in quanto vi sono molti fattori che contribuiscono a tale numero (UNODC 2018).

Anche senza stime globali attendibili sull'impatto economico del traffico di esseri umani, non vi è dubbio che si tratti di un'attività altamente redditizia. È altamente redditizio per i contrabbandieri che riescono a correre un rischio personale molto basso, ma potrebbe anche essere redditizio per i migranti di contrabbando. Sebbene non tutte le rotte di contrabbando garantiscano lo stesso rendimento, i migranti e le loro famiglie di solito considerano il costo della migrazione irregolare come un investimento in guadagni futuri. Ovviamente, questo non è il tipo di calcolo fatto da persone in fuga da zone di guerra o da coloro le cui vite sono a rischio nel loro paese di origine.

4. Conclusioni

Il traffico di migranti è un fenomeno in continua trasformazione in grado di adattarsi alle risposte adottate dai paesi di arrivo. Il blocco di alcune delle rotte del traffico di migranti non ha fermato l'immigrazione irregolare dall'Africa e dall'Asia verso l'Europa, ma ha piuttosto riorientato le reti criminali verso nuovi percorsi. Le reti del

traffico di migranti tendono a modificarsi in linea con le opportunità che si presentano in luoghi diversi in momenti diversi. Gli sforzi dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo per arginare i flussi migratori irregolari attraverso il Mar Mediterraneo verso le loro coste hanno avuto esiti differenti e comunque solo temporanei.

Nel caso della Spagna, la politica adottata ha puntato sul consolidamento delle frontiere, aspetto particolarmente problematico in considerazione dell'esistenza delle enclaves di Ceuta e Melilla in territorio nord africano, ma soprattutto sul rafforzamento della cooperazione internazionale e in particolare con il Marocco, con il quale sono stati sottoscritti accordi bilaterali anche per il reimpatrio dei cittadini marocchini. Al drastico calo dei flussi migratori sul fronte occidentale registrato negli ultimi anni, ha fatto seguito recentemente una ripresa sostenuta degli sbarchi che lascia supporre il carattere precario di questi accordi e la continua necessità di rinegoziazione degli stessi.

Nel caso dell'Italia, la politica adottata è stata più controversa. L'Italia ha firmato a più riprese accordi di cooperazione con la Libia pre Gheddafi e post Gheddafi. A differenza della Spagna, il più grande limite di questi accordi, che prevedevano il pattugliamento congiunto della costa e la cooperazione delle autorità libiche per impedire la partenza di imbarcazioni di contrabbando, è costituito dal fatto che, né prima né dopo la caduta della dittatura di Gheddafi, la Libia può essere considerata un paese democratico – il paese nordafricano non ha mai sottoscritto la Convenzione di Ginevra del 1951 e si è rifiutato di istituire un sistema di asilo. Più recentemente, la politica migratoria italiana adottata dall'attuale ministro dell'interno Salvini è stata quella dei respingimenti ad oltranza e della chiusura dei porti.

Per quanto riguarda la rotta balcanica invece sembra reggere al momento l'accordo con la Turchia nel diminuire l'afflusso di migranti. Il percorso attraverso la Turchia verso la Grecia è stato interessato da un afflusso enorme fino al 2015. Negli ultimi due anni, la Grecia e l'UE hanno compiuto notevoli investimenti economici e politici nell'intensificazione dei controlli alle frontiere ai confini greco-turchi. Resta tuttavia drammatica la situazione in cui si trovano milioni di rifugiati confinati nei campi profughi in Turchia.

Al di là dello scenario dei singoli paesi, tuttavia, ciò che emerge distintamente è il fallimento della politica migratoria dell'Unione Europea. Il sistema delle quote per la distribuzione degli immigrati tra tutti i paesi dell'Unione non ha funzionato. Le diverse missioni di pattugliamento del Mediterraneo non hanno raggiunto gli obiettivi prefissati.

Dal 2015, come detto, la situazione migratoria è peggiorata. Le tre rotte principali hanno registrato flussi differenti con impennate improvvise e crolli altrettanto rapidi, ma le tendenze per il futuro fanno presagire una ripresa degli sbarchi.

Bibliografia

Ambrosini, M (2017) *Why irregular migrants arrive and remain: The action of intermediaries*. Journal of Ethnic and Migration Studies 43(11): 1813-1830.

Andreucci, M. (1999). *Immigration in Italy: The Albanian case*. Unpublished MSc dissertation, Scarman Centre for the Study of Public Order, University of Leicester, UK.

Aziz N.A., Monzini P., Pastore F. (2015), *The Changing Dynamics of Cross-border Human Smuggling and Trafficking in the Mediterranean*, NewMed Research Network, Istituto Affari Internazionali, Rome, 2015

Beare, M. (1999). *Illegal migration: Personal tragedies, social problems, or national security threats?* In P. Williams (ed.) *Illegal immigration and commercial sex: The new slave trade*, 11–41. London: Frank Cass.

Campana, P. (2018) *Out of Africa: The organization of migrant smuggling across the Mediterranean*. in European Journal of Criminology, Published online 21 January 2018.

De Haas, H. (2011) *The Determinants of International Migration. Conceptualising Policy, Origin and Destination Effects*, Working Paper No. 32, Oxford International Migration Institute.

Elserafy S. (2018), *The Smuggling of Migrants across the Mediterranean Sea*, Master's thesis in Peace and Conflict Transformation - May 2018, The Arctic University of Norway, Faculty of Humanities, Social Sciences and Education Centre for Peace Studies.

Europol (2017), *SOCTA 2017: European Union: Serious and Organised Crime Threat Assessment*. The Hague: Europol.

Europol-INTERPOL (2016) *Migrant Smuggling Networks: Joint Europol-INTERPOL Report* (Executive Summary). Executive Summary, Brussels: Available from <https://www.europol.europa.eu>.

Fargues, P. (2017). *Four Decades of Cross-Mediterranean Undocumented Migration to Europe: A Review of the Evidence*, International Organization for Migration (IOM) The UN Migration Agency, Geneva.

Frontex – European Border and Coast Guard Agency (2018), *Risk analysis for 2018*, Warsaw, Poland, www.frontex.europa.eu

Internal Displacement Monitoring Center - IDMC (2019), *IDMC's 2019 Global Report on Internal Displacement*, Geneva, Switzerland, <http://www.internal-displacement.org>.

International Organization for Migration - IOM (2016). *Missing Migrants: Tracking Death Along Migratory Routes*, Available at: <https://missingmigrants.iom.int/mediterranean-migrant-arrivals-2016-178882-deaths-737>

International Organization for Migration - IOM (2018), *World Migration Report 2018*, Geneva, Switzerland, www.iom.int

Last, T. e Spijkerboer, T. (2014), *Tracking Deaths in the Mediterranean in Fatal Journeys: Tracking Lives Lost During Migration*, a cura di Tara Brian e Frank Laczko, Geneva, International Organization for Migration, p.92-97.

Martone, V. 2017 *Le mafie di mezzo. Mercati e reti criminali a Roma e nel Lazio*, Donzelli, Roma.

Massari M (2015) *At the edge of Europe: The phenomenon of irregular migration from Libya to Italy*. In: Massey S and Coluccello R (eds) *Eurafrican Migration*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 12–37.

McAuliffe, M.L. e Laczko, F. (a cura di) (2016), *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*, IOM, Geneva, Switzerland.

Sanchez, G. (2017), *Critical perspectives on clandestine migration facilitation: An overview of migrant smuggling research* in *Journal on Migration and Human Security* 5 (1): 9–27.

Sanchez, G. (2018), *Portrait of a human smuggler: Race, class and gender among facilitators of irregular migration on the U.S.-Mexico border*, In *Race, criminal justice and migration control: Enforcing the boundaries of belonging*, a cura di M. Bosworth, A. Parmar, e Y. Vazquez, 29–42. London: Oxford University Press.

Schloenhardt, A. (2001), *Trafficking in migrants: Illegal migration and organized crime in Australia and the Asia Pacific region*, in *International Journal of the Sociology of Law* 29, 331–78.

Shelley, L. (2014), *Human smuggling and trafficking into Europe: A comparative perspective*. Washington, DC: Migration Policy Institute.

Spener, D. (2009), *Clandestine crossings: Migrants and coyotes on the Texas-Mexico border*. Ithaca, NY: Cornell University Press.

Tailby, R. (2001), *Organized crime and people smuggling/trafficking to Australia*. Trends and Issues in

Crime and Criminal Justice, No. 208. Canberra: Australian Institute of Criminology.

Triandafyllidou, A. (2018), *Migrant Smuggling: Novel Insights and Implications for Migration Control Policies*, in ANNALS, AAPSS, 676, March 2018.

Triandafyllidou, A. e Maroukis, T. (2012), *Migrant smuggling, Irregular Migration from Asia and Africa to Europe*, Palgrave mcmillan, London.

UNHCR - The UN Refugee Agency (2018), *Global Trends. Forced Displacement in 2017*, Geneva, Switzerland, <http://www.unhcr.org/statistics>

UNHCR - The UN Refugee Agency (2019), *Viaggi disperati. Rifugiati e migranti in arrivo in Europa e alle sue frontiere*, Geneva, Switzerland.

United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC (2018), *Global study on Smuggling of Migrants*, United Nations publication, Sales No. E.18.IV.9, Vienna, Austria.

Walt, V. (2015), ISIS makes a fortune from smuggling migrant says report. *Time Magazine*. Available from <http://time.com/3857121/isis-smuggling/> 13 May 2015.

Zhang, S. (2008) *Chinese Human Smuggling Organizations*. Stanford, CA: Stanford University Press.

Parte II

Il traffico di stupefacenti

Sommario: 1. Premessa. – 2. Le dimensioni del fenomeno. – 3. L'organizzazione del traffico di stupefacenti. – 3.1. Attori e organizzazioni. – 3.2. Connessioni e sovrapposizioni di traffici. – 4. Conclusioni. – Bibliografia.

1. Premessa

Il traffico di droga è un'attività illecita complessa che si sviluppa attraverso ampie reti criminali che coinvolgono diversi attori lungo diverse fasi: dalla coltivazione alla produzione, dall'esportazione alla distribuzione nei mercati finali. I mercati delle droghe illegali, principalmente cocaina, eroina e cannabis, generano probabilmente, a livello mondiale, più entrate di qualsiasi altra attività criminale.

Sebbene la letteratura scientifica sui mercati della droga sia ampia e in crescita, essa si concentra principalmente sulla vendita al dettaglio piuttosto che sulle altre fasi. Ciò può sembrare sorprendente, data la rilevanza del tema. Eppure, oltre ad essere questa la fase in cui si incontrano domanda e offerta, è a tale livello che si manifesta gran parte della violenza e del disordine associato alle droghe, sia relativamente alle transazioni, sia con riferimento agli effetti delle droghe sui consumatori, ragion per cui è molto più facile da studiare. Il traffico di stupefacenti che si sviluppa

nelle altre fasi, seppure attraverso lunghe catene di intermediazione, è invece meno visibile in quanto coinvolge un minor numero di attori che investono maggiori risorse in attività di protezione e sorveglianza (Dorn et al. 2005; Reuter 2014).

La maggior parte della ricerca sul traffico di stupefacenti si concentra su particolari paesi, regioni e periodi di tempo, rendendo difficile la generalizzazione oltre questi parametri.

Come spesso accade nella letteratura criminologica, gli Stati Uniti rappresentano una quota sproporzionata del totale, riflettendo sia la maggiore rilevanza dei mercati illegali di droga in questo paese, sia la maggiore disponibilità di fondi per la ricerca (Desroches 2007).

In Europa, la produzione scientifica legata alla realizzazione di studi empirici appare modesta, anche se negli ultimi anni sono apparsi un certo numero di studi descrittivi di grande interesse. La maggior parte delle ricerche sono comunque riconducibili a studiosi di origine anglosassone, mentre in Italia il tema appare ancora confinato in una nicchia di studiosi (Rey, Rossi e Zuliani 2011; La Spina e Militello 2014).

Da un punto di vista metodologico inoltre gran parte degli studi sul traffico di stupefacenti sono di natura qualitativa, si focalizzano su campioni di piccole dimensioni e si basano principalmente su materiale prodotto dalle autorità giudiziarie.

Nonostante le criticità metodologiche della ricerca in questo campo, molti degli studi forniscono comunque preziose informazioni. Obiettivo di questo capitolo è pertanto quello di approfondire analiticamente le reti del traffico di stupefacenti che operano nel Mediterraneo, attraverso

l'utilizzo di una varietà di fonti, tra cui interviste, materiale giudiziario e dati secondari.

La riflessione si sviluppa nel modo seguente. Il paragrafo II si concentra sui prodotti trafficati (cannabis, cocaina, eroina e droghe sintetiche), sullo scenario e le dimensioni attuali del fenomeno del traffico di stupefacenti in Italia e nei paesi del Mediterraneo (Spagna, Portogallo, Germania e Grecia). Il paragrafo mette in evidenza le differenze tra le droghe. Ad esempio, mentre l'eroina comporta una lunga catena di distribuzione internazionale, la cannabis è dominata da catene corte e dalla produzione interna. Il paragrafo III descrivere l'organizzazione delle reti del traffico di stupefacenti concentrando l'attenzione sui diversi attori coinvolti - prestando particolare attenzione anche alla relazione con la criminalità organizzata di stampo mafioso - sui modelli organizzativi sottostanti a tale attività illecita e infine sulle connessioni tra questo fenomeno criminale e altri traffici illeciti, in particolare: il traffico di migranti e il contrabbando di sigarette. Il paragrafo IV infine presenta alcune considerazioni conclusive.

2. Le dimensioni del fenomeno

La cannabis è la sostanza stupefacente più utilizzata nel mondo. I principali derivati sono la marijuana, estratta dai fiori e dalle foglie della canapa indiana, e l'hashish, prodotta dalle ghiandole di resina della pianta. La cannabis è la droga più diffusa nei paesi dell'Unione Europea. Si stima che nel 2016 sia stata consumata da 24 milioni di persone con età compresa tra i 15 e i 64 anni, di cui 17,2 milioni con età compresa tra i 15 e i 34 anni.

Per via delle molte coltivazioni localizzate su scala ridotta anche sul territorio europeo, è difficile misurare il livello di produzione (UNODC 2019a). La produzione di cannabis si concentra prevalentemente nei paesi del Medio Oriente, in Nord Africa e nel Sud-ovest dell'Asia. Tra i principali paesi produttori occorre indicare il Marocco, l'Afghanistan, il Pakistan, l'India e il Libano (ibidem).

Anche la produzione di cocaina avviene su scala globale. La produzione mondiale illecita di cocaina ha raggiunto un massimo storico di 1.976 tonnellate nel 2017, con un aumento del 25% rispetto all'anno precedente (UNODC 2019a). Vi sono tuttavia alcune aree in cui si concentra la maggior parte della coltivazione e della produzione. La cocaina, che si ricava dalle foglie della pianta della coca, è coltivata e prodotta soprattutto in Sud America. I tre principali paesi coinvolti sono la Colombia, la Bolivia e il Perù.

La maggior parte della droga proviene dalla Colombia, dove si trova il 70% delle coltivazioni di coca del mondo. Esiste una sovrapproduzione dovuta in parte all'accordo di pace tra il governo colombiano e le Forze armate rivoluzionarie della Colombia (FARC). Mentre i membri delle FARC si sono smobilitati, nuove bande di narcotrafficienti si sono affrettate a riempire il vuoto e ora controllano migliaia di ettari di terra. A differenza dei precedenti gruppi di narcotrafficienti, questi gruppi hanno aumentato enormemente la produzione. Se prima si registravano non più di tre raccolti all'anno, ora ne vengono realizzati fino a sei. Si segnala inoltre che in seguito alla crisi politica che ha investito il Venezuela, il crollo del confine colombiano consente ai trafficanti di operare agevolmente

per esportare la merce al di fuori del Paese senza incontrare alcun ostacolo.

In Europa, la cocaina rappresenta la seconda droga più utilizzata. Si stima che nel 2016 sia stata consumata da 3,5 milioni di persone, di cui 2,3 con età compresa tra i 15 e i 34 anni (Osservatorio europeo 2019).

La coltivazione del papavero e la produzione dell'oppio si concentra soprattutto nell'area nota come *Golden crescent* o *Mezzaluna d'oro*, una regione che comprende parte dell'Afghanistan, dell'Iran e del Pakistan; e in misura minore nel *Triangolo d'oro*, un'area tra Myanmar, Laos e Thailandia.

Il principale produttore di oppio negli ultimi dieci anni è stato l'Afghanistan. Nel 2018, il paese asiatico registra circa l'82% della produzione totale (UNODC 2019a). La provincia di Helmand, in Afghanistan, la più grande area coltivata del mondo. Anche se il consumo stimato di eroina è rimasto stabile, nel corso degli anni, si è registrato un aumento della produzione e dei prezzi. Questo potrebbe suggerire una sottovalutazione dell'utilizzo dell'eroina, o verosimilmente l'apertura di nuovi mercati come quello online. Per quanto riguarda l'Europa, la rotta dei Balcani è ancora la via principale per il traffico di eroina dall'Afghanistan, anche se il numero di sequestri è diminuito. La crescita del numero di sequestri in Africa e Asia meridionale e orientale potrebbe indicare che i trafficanti stanno usando nuove rotte, o che la domanda di eroina e altri oppiacei è aumentata (UNODC 2019a).

Un'altra grande classe di droghe che vengono trafficate e consumate ampiamente in tutto il mondo sono le droghe sintetiche come le metanfetamine e le anfetamine. L'ecstasy rientra nella classe di stimolanti di tipo anfetaminico. Queste

droghe sono considerate tra le più diffuse dopo la marijuana. Si stima che 13,7 milioni di persone nell'Unione europea nella fascia di età compresa tra i 15 e i 64 anni, abbiano provato l'MDMA/ecstasy nel corso della propria vita (Osservatorio europeo 2019).

Una parte importante nell'analisi dei flussi delle sostanze stupefacenti riguarda la ricostruzione delle rotte, ovvero l'itinerario che le droghe compiono dai paesi di produzione ai mercati finali di consumo.

Data la natura occulta e illegale del fenomeno è evidente come tale ricostruzione non sia un compito agevole. I percorsi del traffico di droga sono stabiliti in funzione di numerose variabili e dunque si modificano costantemente (DCSA 2017). Per sfuggire ai controlli delle forze dell'ordine, i narcotrafficienti scelgono molto spesso tracciati che possono risultare antieconomici e lunghi. Le linee mercantili da questo punto di vista sono funzionali alle logiche commerciali delle sostanze stupefacenti, in quanto consentono di occultare più facilmente il carico criminale.

In linea generale, i fattori che influenzano la scelta delle diverse rotte sono molteplici e in continua evoluzione. Solo a titolo esemplificativo possiamo considerare tra questi: i legami etnici, linguistici o tribali; le opportunità geografiche; i cambiamenti politici ed economici; le attività di contrasto; la formazione delle reti criminali.

I flussi si articolano su due livelli differenti: uno su vasta scala, riguardante i grandi carichi, che viaggiano in prevalenza all'interno delle navi container ed uno operato da singoli trafficanti. Quest'ultimo si riferisce, in genere, a quello posto in essere dai cosiddetti spalloni che effettuano il contrabbando lungo i valichi di confine.

Per quanto riguarda le singole sostanze stupefacenti, l'Europa continua a trovare nel nord Africa e specificatamente in Marocco, la fonte principale di approvvigionamento dell'hashish. La resina di cannabis viene esportata principalmente via mare, per mezzo di piccole imbarcazioni e motoscafi molto potenti che attraversano velocemente lo stretto di Gibilterra o i tratti più brevi del Mediterraneo che collegano le coste nordafricane a quelle europee (Spagna ma anche Italia). Usando società di facciata e intermediari, alcune organizzazioni criminali gestiscono navi mercantili o anche piccole flotte di navi da carico che trasportano tonnellate di cannabis in contenitori nascosti tra prodotti legali (Europol 2017).

La cocaina viene trafficata dal Sud America. Per le spedizioni più piccole, i narcotrafficcanti utilizzano la via aerea. I corrieri, indicati come "muli" o "bodypackers", sono impiegati per il trasporto di droga allo stato puro. I "muli" in genere nascondono la droga all'interno del loro bagaglio, ma sempre più spesso all'interno del loro corpo, ingoiando le droghe dentro un involucro con rischi altissimi per la propria vita. Per i carichi più grandi invece, si continua a utilizzare la via marittima. Grosse quantità di cocaina vengono occultate all'interno delle navi container nascoste tra merce di vario genere ma sempre più spesso anche all'interno delle navi da crociera che attraversano l'oceano. Il traffico di cocaina è l'attività criminale più comune legata alle organizzazioni criminali attive nell'UE e genera profitti multimiliardari. Il mercato al dettaglio annuo della cocaina in Europa è stimato prudenzialmente in 5,7 miliardi di euro.

La rotta dei Balcani è invece il principale corridoio per il traffico di eroina che collega l'Afghanistan all'Europa. La rotta balcanica attraversa la Repubblica islamica dell'Iran

(spesso via Pakistan), la Turchia, la Grecia e la Bulgaria attraverso l'Europa sud-orientale per poi raggiungere il mercato dell'Europa occidentale, con un valore stimato in oltre 20 miliardi di euro. Negli ultimi anni si segnala inoltre la crescita della rotta del Caucaso meridionale. Tale regione rappresenta un hub di transito alternativo per il traffico di grandi quantità di eroina dall'Iran verso l'UE. Grandi spedizioni vengono trasportate anche attraverso l'Africa orientale verso i principali porti dell'Europa occidentale. L'eroina è disponibile anche sui mercati online ed è occasionalmente distribuita in piccole quantità tramite servizi postali (Europol 2017).

Passando ad analizzare i singoli scenari, è evidente come l'Italia, per la sua posizione geografica e la storica presenza di organizzazioni criminali di stampo mafioso, ricopra da sempre un ruolo strategico per il traffico di stupefacenti a livello europeo (DNA 2017).

Per quanto riguarda il coinvolgimento della criminalità organizzata di stampo mafioso, dopo una prima fase egemonizzata dai gruppi mafiosi di origine siciliana, negli anni Settanta e Ottanta, il ruolo di primo piano è passato, negli anni successivi, nelle mani dei gruppi calabresi e di quelli campani. La 'ndrangheta e la camorra hanno consolidato i propri interessi ed esteso gli affari in molte regioni del centro e del nord Italia.

La 'ndrangheta da oltre 10 anni è inserita nella "lista nera" (*Foreign Narcotics Kingpin Designation Act*) delle principali organizzazioni straniere coinvolte nel narcotraffico.

Gli organismi internazionali, i risultati investigativi e le attività di intelligence sono unanimi nel considerare la criminalità organizzata calabrese come una delle organizzazioni più rilevanti nel traffico mondiale di cocaina.

In Italia le cosche calabresi sfruttano il porto di Gioia Tauro, trasformato in un hub strategico per l'introduzione di carichi di cocaina.

La 'ndrangheta ha sfruttato questa sua posizione di leadership anche per intensificare i propri contatti diretti con i narcotrafficienti centro-sudamericani, i sodalizi criminali stranieri presenti nella penisola e le maggiori organizzazioni mafiose italiane.

Un ruolo di rilievo è svolto anche dai gruppi della camorra. Le organizzazioni criminali campane dispongono di autonomi canali di approvvigionamento e propri referenti dislocati nei Paesi di produzione, di transito (in Spagna e nei paesi dell'Est Europa e di stoccaggio della droga.

Come la 'ndrangheta, la camorra campana utilizza da sempre, per l'introduzione di ingenti quantitativi di cocaina e di hashish, i collegamenti marittimi internazionali dei due importanti porti di Napoli e di Salerno. Le piazze napoletane costituiscono ancora oggi uno dei luoghi principali per lo smercio di stupefacenti.

Per quanto riguarda il coinvolgimento di cosche siciliane nel traffico di stupefacenti, *«possiamo dire che viviamo un momento di ricorso storico. In passato Cosa Nostra gestiva in prima persona il traffico di stupefacenti in particolare l'asse Sicilia-Stati Uniti. Con l'inasprimento del trattamento sanzionatorio per i reati relativi al narcotraffico [...] Cosa Nostra ha delocalizzato a consorterie esterne a sé la gestione del traffico a livello internazionale, cosicché erano deputate a trattare l'importazione di ingenti carichi di stupefacenti sul territorio italiano altre forme di criminalità, la camorra la sacra corona unita e la 'ndrangheta che organizzavano le importazioni e poi smistavano anche a esponenti di Cosa Nostra che provvedevano a piazzarli localmente, questo da*

metà anni '90 fino al 2009/2010. Oggi l'analisi informativa e giudiziaria ci consente di riformare questo giudizio e notiamo che Cosa Nostra, la quale ha stringente bisogno di liquidità, si è resa conto che gestendo il traffico dall'esterno perdeva guadagno e allora è tornata nuovamente a gestire direttamente e personalmente il traffico con i paesi stranieri» (Int. Procura di Palermo, Italia).

Negli ultimi anni numerose operazioni delle forze dell'ordine che hanno portato all'arresto di esponenti di primo piano dei mandamenti mafiosi hanno permesso di concludere questo assunto investigativo già da tempo tornato in auge. La mafia siciliana sta, in altre parole, cercando di recuperare un ruolo di primo piano nel traffico di stupefacenti internazionale. Tuttavia, allo stato attuale, i gruppi mafiosi rivestono una posizione subalterna nello scenario nazionale. L'approvvigionamento di stupefacenti avviene in prevalenza tramite contatti con altre organizzazioni mafiose, calabresi o campane, mentre la vendita interessa quasi esclusivamente il mercato locale regionale.

Rilevante è ancora il ruolo della criminalità organizzata pugliese che sfrutta la vicinanza con le coste dei paesi della penisola balcanica per importare soprattutto grosse quantità di eroina proveniente principalmente dall'Afghanistan attraverso la Turchia.

Oltre alle mafie italiane si segnala la presenza di gruppi albanesi radicati nel territorio che costituiscono organizzazioni in grado di muovere ingenti quantità di droga.

Significativa è anche la presenza delle organizzazioni nigeriane, che da diversi anni ormai operano sul territorio italiano con modalità del tutto peculiari.

Anche i Bulgari e i Rumeni sono molto attivi nel narcotraffico, a seguito dell'entrata nell'Area Europea (DCSA 2017).

La Spagna si conferma porta d'ingresso dell'Europa per quanto concerne il traffico di stupefacenti. La posizione geopolitica e i rapporti privilegiati con il Sud America hanno reso possibile l'istaurarsi di numerose attività illegali. Non solo. La vicinanza con il Marocco e la presenza di città Stato come Gibilterra facilitano l'ingresso in Spagna (e da qui in tutta Europa) di droghe, sia tradizionali (hashish e cocaina) che di nuova generazione (droghe sintetiche).

In tale contesto, viene rilevato che le organizzazioni criminali, avvalendosi di supporti logistici ed umani già esistenti, hanno proficuamente iniziato a svolgere l'attività di coltivazione e produzione di alcune sostanze stupefacenti anche in territorio spagnolo.

I narcotrafficcanti si avvalgono prevalentemente delle rotte tradizionali. La cocaina proviene dal Sud America raggiunge la penisola iberica a Nord tramite la Galizia e a sud attraverso le coste dell'Andalusia.

L'hashish raggiunge invece le coste meridionali spagnole dal Marocco. Le principali rotte si avvalgono di mezzi marittimi e della complicità e della corruzione degli impiegati nei vari porti dislocati sul territorio.

Così come Algeciras, altri porti spagnoli lungo il Mar Mediterraneo (in particolare Valencia e Barcellona) e lungo la costa della Galizia - una roccaforte della cocaina tradizionale - sono diventati un gateway per l'ingresso della droga.

La provincia di Cádiz è la porta di ingresso per quasi la metà dei carichi di *hashish* che raggiungono la penisola iberica dal Marocco. Le confische sono in costante aumento.

Nel solo 2016 hanno raggiunto la quantità di oltre 324 tonnellate di merce. Secondo le forze dell'ordine spagnole tuttavia soltanto il 20% del totale viene scoperto e sequestrato.

Il porto di Algeciras è uno dei più trafficati al mondo. Al suo interno transitano fino a quattro milioni di container ogni anno, e solo il 5% di essi è sottoposto a controlli da parte delle autorità portuali. Tra i container che arrivano ogni anno, migliaia di chili di droga sono camuffati tra merce di vario genere.

A Barcellona, che si conferma porto di destinazione di merci, tanto legali quanto illegali, i narcotrafficienti spesso si avvalgono di imprese legali che commerciano in beni (quali frutta o alimentari in genere) per nascondere le sostanze stupefacenti nei container in arrivo. Le forze di polizia – consapevoli di questo *modus operandi* – svolgono sistematicamente controlli, ma le ingenti quantità di merce in arrivo non consentono di poter sottoporre a controllo tutti i container.

Anche le rotte aeree vengono utilizzate ed in questi casi, come detto, ci si avvale dei cosiddetti muli che ingeriscono le sostanze illecite per eludere i controlli. Le stesse persone utilizzate come muli (spesso donne) possono essere in seguito soggette a condotte di tratta e di schiavitù.

Come diremo, nel paragrafo successivo, l'attività delle organizzazioni criminali è in costante evoluzione e può contare sul contributo di veri e propri professionisti altamente qualificati. Alcuni studiosi hanno parlato in proposito di "*sudamericanizzazione*" della regione. I grandi gruppi lavorano come i cartelli, con molte bande minori sotto il loro controllo. Un indicatore della pericolosità di questi gruppi è l'alto di livello di conflittualità che si registra in alcune zone.

Ad esempio, lungo il confine con Gibilterra, nel comune di Línea de la Concepción è nota la presenza di numerose gang particolarmente violente e aggressive specializzate nel traffico di droga.

Le tradizionali organizzazioni criminali sudamericane o africane (in particolare, dal Marocco) sono oggi – in particolare, in territorio catalano – rimpiazzate dalle forti organizzazioni dell'Est Europa (Albania e Balcani, ma anche Russia) che stanno iniziando a stabilirsi in Spagna e da qui commerciare con il resto del continente europeo.

Si riscontrano inoltre alcune criticità in merito all'organizzazione delle attività di contrasto. In particolare, si segnalano situazioni di carenza di risorse economiche ed umane nel sud dell'Andalusia che inevitabilmente finiscono per avere ricadute sulle attività di contrasto del traffico di stupefacenti. La Guardia Civil pattuglia un'area enorme che è una delle principali rotte di droga dal Marocco verso l'Europa. Oltre alle droghe, si segnala anche un'intensa attività di contrabbando di tabacco su piccola scala da Gibilterra.

Secondo l'ultimo rapporto dell'Ufficio Federale tedesco per le indagini criminali (BKA 2018), le attività criminali legate al traffico di stupefacenti in Germania sono in aumento. Nel 2017 si è registrato per il settimo anno consecutivo un aumento dei reati. Il BKA ha registrato infatti un totale di oltre 330 mila casi di reati legati alla droga (+9% rispetto all'anno precedente).

Le zone maggiormente coinvolte si trovano a Nord del paese, in particolare, riguardano i porti di Amburgo e, attraverso i confini olandesi, il porto di Rotterdam. Per il trasporto di droghe, il confine importante è con la Francia, anche se per quanto riguarda la cocaina la zona più trafficata

sembra essere l'Olanda e Amburgo; mentre l'eroina, arriva, come è noto, dall'Afghanistan e anche dal Pakistan. Sia la rotta settentrionale del Mar Nero che la rotta meridionale continuano a ricoprire un ruolo importante. Tuttavia, rispetto alla rotta balcanica, queste rotte hanno una rilevanza minore.

Le sostanze come marijuana, cannabis e cocaina arrivano in Germania attraverso il Mediterraneo. La maggior parte dell'hashish come osservato anche per altri paesi europei proviene dal Marocco. Tutti gli stupefacenti registrano un trend crescente, *«oggi il traffico di stupefacenti è un'industria che utilizza con successo tutti i mezzi legali e illegali. Parliamo di tonnellate di cocaina che arrivano in Europa»* (Int. BKA, Germania).

In Germania, ci sono gruppi criminali insediati nei principali punti di ingresso, sono soggetti appartenenti alla stessa etnia (algerini, tunisini, magrebini) che organizzano il traffico attraverso il porto di entrata verso il territorio. Le droghe vengono nascoste in grandi navi container commerciali, dalla frutta a container fatti per nascondere gli stupefacenti con fondo doppio etc.

Quello della cocaina, è un commercio che le organizzazioni criminali adesso fanno pagando soldi alle organizzazioni italiane con un accordo. I capi delle organizzazioni italiane non vogliono più trasportare le droghe, non si occupano più del trasporto. Stessa cosa con l'eroina, prima passavano dalla Turchia trasportando eroina verso la Germania, successivamente le organizzazioni criminali si sono espanse diventando più ricche e adesso pagano altre organizzazioni e gruppi per il trasporto, ad esempio gli Albanesi che materialmente si occupano del trasporto. Attualmente gli Albanesi sono i capi del trasporto

degli stupefacenti verso la Germania, hanno le proprie ditte e offrono i propri servizi ad altri fornitori.

Per quanto riguarda i trend evolutivi, ci si può aspettare un cambiamento del mercato della cannabis a seguito della futura legalizzazione, anche se la situazione non è semplice perché non vi è abbastanza produzione legale capace di sostenere la domanda di questo tipo di sostanza.

Solo all'inizio del 2017 oltre 3,8 tonnellate di cocaina sono state intercettate dalle forze dell'ordine ad Amburgo. Il porto di Amburgo è stato sede di massicci sequestri di droga. Nel frattempo, anche il numero di casi di metamfetamina, anfetamine e reati legati all'eroina è aumentato costantemente nelle statistiche recenti.

Occorre sottolineare comunque che alcuni trafficanti di droga utilizzano la Germania come paese di transito. Ciò rende difficile fornire delle valutazioni sul consumo di droghe in Germania e in particolare se questo sia aumentato negli ultimi anni.

Si assiste inoltre come in altri paesi europei al preoccupante aumento della vendita di droghe online, in particolare attraverso il *darknet* che ha reso più facile l'accesso alle sostanze illegali e ampliato la platea dei potenziali consumatori.

Per ragioni storico-geografiche, il Portogallo sembra essere, una delle porte di ingresso in Europa in riferimento ad alcuni tipi di droghe (Cocaina e Hashish) che provengono dal Sud-America (Cocaina) e dall'Africa (Hashish). Queste classiche sostanze costituiscono ancora gran parte del volume della droga trafficata in Portogallo. Come dimostrano i dati del report annuale di sicurezza interna nel 2017 sono state sequestrate le seguenti quantità di sostanze stupefacenti: Hashish 15.277 kg; Cocaina: 2.748 kg; Eroina: 48 kg).

Oltre a queste sostanze è emersa trasversalmente dalle interviste la preoccupazione per il traffico di nuove sostanze, le droghe sintetiche, che provengono prevalentemente dall'Asia e che da un punto di vista quantitativo rappresentano nemmeno l'1% del mercato, ma che presentano un elevatissimo grado di mutazione delle sostanze, che quindi spesso sfuggono alla risposta sanzionatoria, tramite il ricorso alla creazione di sempre nuovi composti chimici e di nuovi precursori.

Per quanto riguarda la cocaina e l'hashish le rotte sono quelle tradizionali ed il Portogallo sembra prevalentemente paese di transito per l'accesso al mercato europeo. I mezzi utilizzati sono prevalentemente la via marittima (per la Cocaina si userebbe il metodo del *Rip off* in grandi navi contenitori, per l'hashish invece imbarcazioni ad alta velocità) e quella aerea (tramite l'utilizzo dei c.d. muli – prevalentemente Brasile-Portogallo, ma non solo) anche se, secondo quanto emerso nelle interviste sono in corso mutamenti nelle rotte.

Oggi una rotta particolarmente sfruttata per lo smercio della Cocaina dovrebbe essere la rotta che passa dalla Guinea portoghese (anche Capo Verde è un paese di smercio). Questo paese [Guinea], in cui è particolarmente alto il tasso di corruzione, sarebbe in mano, almeno in alcuni punti nevralgici, ai trafficanti che quindi lo userebbero come vero e proprio punto di transito per il commercio della Cocaina tra l'America del Sud e l'Europa.

Per quanto riguarda le nuove droghe e quelle sintetiche queste giungono in Portogallo dalla Cina e dall'Est Europa, spesso punto di smercio importante in questo caso sarebbe l'Olanda (spesso via terrestre ed in questo caso Portogallo è paese di destinazione).

3. *L'organizzazione del traffico di stupefacenti*

3.1. *Attori e organizzazioni*

Questo paragrafo analizza le tendenze del traffico di stupefacenti concentrandosi sull'evoluzione degli aspetti organizzativi. Il traffico di stupefacenti è un'attività illecita che, date le dimensioni del fenomeno e la rilevanza degli interessi e dei soggetti coinvolti, è svolta quasi unicamente da organizzazioni criminali. Se lo spaccio e la vendita al dettaglio possono coinvolgere anche singoli soggetti, l'importazione di grossi quantitativi di merce comporta l'interessamento di gruppi criminali variamente strutturati.

Così è stato accertato nel corso delle interviste, come riportato dai testimoni qualificati: *«Abbiamo sia gruppi e bande, come possiamo denominare queste aggregazioni di persone, che si specializzano esclusivamente nel traffico di stupefacenti. Addirittura, nel traffico di stupefacenti ci sono gruppi che si specializzano su una droga in particolare, come ad esempio la cocaina»*. (Int. ZKA, Germania).

Il traffico di stupefacenti costituisce dunque da sempre una delle attività illecite più importanti del crimine organizzato. Nonostante la severità delle pene vigenti in ambito nazionale e internazionale, il coinvolgimento nel mercato della droga rappresenta un'opportunità irrinunciabile per gli esponenti dei gruppi criminali. Il business delle droghe è infatti uno dei canali di arricchimento più rapidi e remunerativi.

Se guardiamo al contesto, è possibile distinguere le organizzazioni criminali in due gruppi: quelle presenti nei paesi produttori o di transito e quelle invece attive nei paesi occidentali meta finale dei carichi di droga. In genere, rispetto al primo gruppo, è possibile individuare all'opera pressoché esclusivamente gruppi autoctoni, come nel caso

dei cartelli messicani o colombiani, o ancora delle organizzazioni nigeriane o di quelle pakistane e afgane. Rispetto al secondo gruppo, invece, è possibile individuare, accanto ad organizzazioni criminali locali, anche gruppi alloigeni, specializzati nell'importazione e nella vendita di stupefacenti.

Un aspetto fondamentale del traffico di droga è rappresentato dalla creazione di reti criminali. In considerazione delle dimensioni del fenomeno e della lunga distanza che separa i paesi produttori dai paesi consumatori, anche il più modesto traffico di stupefacenti non può essere realizzato da un'unica organizzazione criminale per quanto essa sia strutturata.

Il traffico di stupefacenti è per sua stessa natura un'attività transnazionale che dà vita a una serie di transazioni più o meno stabili e continuate tra gruppi criminali di origine e dimensione differente. Tali relazioni possono essere di vario tipo. Si va da mere transazioni economiche all'instaurazione di vere e proprie alleanze tra gruppi criminali.

L'azione di ricerca condotta dal gruppo di lavoro ha messo in evidenza come in momenti diversi anche i rapporti tra le organizzazioni criminali subiscano dei mutamenti e gli accordi riguardanti la gestione degli imprevisti tengano in considerazione il territorio di competenza delle organizzazioni criminali.

Viene, in particolare, evidenziato il carattere estemporaneo di alcune alleanze tra gruppi criminali distinti e la sostanziale assenza di un modus operandi unico che svolga la funzione di modello cui riferirsi per il coordinamento dei traffici illeciti.

Alcuni intervistati sottolineano un aspetto che non si riscontra con tanta facilità nelle altre attività criminali: ossia,

che si tratta di organizzazioni imprenditoriali vere e proprie, con ramificazione e stretta differenziazione dei ruoli. I membri dell'organizzazione si comportano da veri e propri imprenditori ed accettano le regole (o le dinamiche) organizzative solo in quanto ne ricevano una (cospicua) retribuzione economica.

In questo senso, viene segnalato che è difficile avere dei rapporti di collaborazione con coloro i quali vengono scoperti, non tanto per le eventuali ritorsioni che potrebbero subire per sé o le proprie famiglie, quanto perché gli stessi soggetti hanno interessi affinché l'organizzazione criminale possa continuare a lavorare proficuamente per poi, una volta scontata la pena, potere tornare a svolgere la propria attività "imprenditoriale" all'interno dello stesso gruppo criminale.

Del resto, il traffico di stupefacenti rappresenta un'attività criminale i cui i partecipanti devono procurarsi un prodotto di qualità a prezzi ragionevoli, competere per la clientela, trasportare in sicurezza le droghe, incassare i pagamenti e pagare i diversi soggetti che concorrono al suo espletamento (dagli stipendi alle tangenti). Come uomini d'affari impegnati nei mercati leciti, i trafficanti di stupefacenti sono attori razionali che effettuano una analisi costi/benefici, si concentrando sul profitto, prendendo in considerazione la concorrenza, tentando di minimizzare i rischi.

Esistono tuttavia differenze significative tra le aziende che operano sui mercati legali e quelle che operano sui mercati illegali e queste influiscono sul funzionamento di queste strutture criminali. La più evidente è legata alla natura stessa del business. Poiché operano per sfuggire ai controlli delle forze dell'ordine, le imprese criminali devono distribuire i loro beni e servizi in maniera segreta. Di conseguenza, non possono pubblicizzare i loro prodotti,

sono esposti al rischio di essere truffati o di subire la violenza di altri gruppi criminali, devono selezionare i propri membri e la propria clientela. Esiste dunque un problema di fiducia e di reputazione che inevitabilmente determina conseguenza sulle modalità di conduzione del traffico illecito (Naylor, 2002; Paoli, 2002). I trafficanti di droga infatti operano in un ambiente ad alto rischio e il modo in cui gestiscono questi rischi è decisivo. Le strategie per la gestione del rischio influenzano gli aspetti organizzativi e il modus operandi di questi attori.

I legami parentali, amicali ed etnici sono variabili decisive da questo punto di vista. Le organizzazioni criminali impegnate nel traffico di stupefacenti sono principalmente, anche se non sempre, limitate al coinvolgimento di coloro con cui si è molto familiari e il reclutamento di nuovi membri è in genere strettamente connesso alla struttura delle reti di parentela e di amicizia. Il livello di diffidenza nei confronti degli estranei è ovviamente molto alto.

La reputazione è dunque una risorsa preziosa per superare la reciproca diffidenza. La parentela, l'amicizia e le obbligazioni etniche fungono da strutture di opportunità – ma anche da barriere – poiché i trafficanti seguono in genere tali legami relazionali per sviluppare relazionali commerciali al di fuori di tali cerchie, stringere accordi o semplicemente effettuare singole transazioni (Desroches 2007).

Tra le risorse impiegate ovviamente occorre considerare anche la capacità di usare la violenza e la corruzione per promuovere o tutelare le attività criminali. L'uso della violenza all'interno delle reti criminali è necessario per riscuotere debiti, prevenire e/o dissuadere tradimenti, competere con altre organizzazioni. La violenza è una risorsa da spendere anche per accrescere o mantenere la propria

reputazione (Dorn et al. 2005). Gran parte delle ricerche sul traffico di droga tuttavia evidenzia come il ricorso alla violenza sia meno diffuso di quanto comunemente si tenda a immaginare, anche se spesso le violenze e le intimidazioni non vengono denunciate. Cionondimeno, l'immagine mediatica stereotipata dei trafficanti di droga come violenti e spietati criminali è in gran parte errata e eccessivamente semplicistica (Coomber 2006). Nel loro insieme, gli studi sui trafficanti di droga suggeriscono che la natura relativamente nonviolenta delle reti deriva dalla valutazione razionale della violenza come nociva per le imprese e dalla considerazione che il ricorso ad altri meccanismi persuasori (corruzione e cooptazione) risulti più efficace. Sebbene dunque il potenziale di violenza esista chiaramente all'interno delle imprese illegali, i livelli effettivi di violenza sono molto più bassi di quanto spesso assunto nelle immagini popolari della criminalità organizzata (Pearson e Hobbs, 2001).

Più controversa appare invece la questione che riguarda le caratteristiche di queste organizzazioni criminali. In letteratura sono accreditate due posizioni (Natarajan et al. 2015).

La prima prospettiva che coincide con l'immagine comunemente raffigurata dai media suggerisce che il traffico di stupefacenti è controllato da un numero relativamente piccolo di grandi strutture criminali di tipo mafioso, basate su legami etnici, strutturate gerarchicamente. Tali organizzazioni presentano una rigida divisione del lavoro tra membri, sono relativamente stabili, ovvero operano per lunghi periodi di tempo, stabiliscono un controllo monopolistico sui mercati illegali all'interno di specifiche aree geografiche e ricorrono alla violenza e alla corruzione per mantenere la loro autorità.

Nella seconda prospettiva, invece, il crimine organizzato consiste in un numero relativamente grande di piccoli gruppi criminali autonomi e indipendenti, in competizione fra di loro sui mercati delle droghe. Numerosi studi suggeriscono che questi gruppi operano in gran parte attraverso la creazione di reti criminali decentralizzate (Morselli, 2009; Kenney 2007; Zaitch, 2002). Studi condotti in diverse parti del mondo sostengono la tesi secondo cui i mercati della droga sono composti principalmente da organizzazioni criminali di dimensioni relativamente ridotte. Operare all'interno di reti criminali d'altra parte offre notevoli vantaggi in termini di sicurezza poiché i membri di questi gruppi possono essere scelti tra i collaboratori più fidati e possono essere monitorati da vicino, rendendo l'organizzazione più resistente alle indagini delle forze dell'ordine (Paoli 2002; Williams 1998). Nei paesi con autorità preposte all'applicazione della legge competenti e incorrotte, i sindacati di droga che rimangono piccoli, poco appariscenti e poco esposti alle indagini delle agenzie di controllo hanno molte più probabilità di sopravvivere rispetto ai loro omologhi più grandi. Inoltre, grazie alle nuove tecnologie, una grande organizzazione è sempre meno necessaria per gestire un grande traffico di droga poiché i costi organizzativi sono sempre più bassi e un piccolo gruppo criminale ben organizzato può facilmente trasportare grandi quantità di prodotti e trarne enormi profitti.

Le reti di traffico di droga differiscono indubbiamente in termini di dimensioni e complessità e vi sono prove che alcune grandi organizzazioni criminali gerarchiche sono presenti.

La struttura delle organizzazioni criminali operanti nel settore tuttavia sembra sempre più caratterizzarsi per un elevato livello di elasticità e flessibilità. In proposito, l'ultimo rapporto Europol fa riferimento alla diffusione di piccoli gruppi che gestiscono singole fasi e compiti del traffico e che quindi costituiscono delle reti in questo senso – l'intero processo non è centralizzato ma è una catena (Europol, 2017).

Si è osservato anche un cambiamento nelle strutture criminali, come testimoniato da diversi nostri intervistati: *«Non hanno gerarchie così rigide come prima. Non sono mafie, ma piuttosto una specie di franchigia con strutture più flessibili e dinamiche, con persone che vanno e vengono, e questo ha reso molto difficile accusarli come un'organizzazione criminale»* (Int. Policia Nacional, Spagna).

Gruppi con una solida struttura gerarchica continuano ad essere coinvolti nel traffico di stupefacenti: *«In tema di risorse umane, l'intercambio non è così immediato, spesso chi si occupa di svolgere una funzione non si dedica ad altre attività. Si osserva un alto grado di specializzazione. Il livello apicale supervisiona tutto il funzionamento: però le funzioni sono ben differenziate»* (Int. Policia Nacional, Spagna).

Sebbene dunque la maggior parte dei gruppi internazionali identificati di criminalità organizzata nell'Unione europea rimangano organizzati gerarchicamente, Europol suggerisce una tendenza che va dalle strutture verticali ai gruppi criminali orizzontali che operano secondo un modello di organizzazione a rete (struttura cellulare e gerarchie meno rigide o permanenti).

Questi gruppi orizzontali rappresentano il 30-40% dei gruppi di criminalità organizzata identificati da Europol nel

2017. Sebbene esistano in tutti i mercati delle droghe, essi sono particolarmente presenti nel traffico di cannabis e in quello delle droghe sintetiche. Questo tipo di organizzazioni sono più difficili da identificare ed estremamente resistenti, in quanto ciascun nodo può essere facilmente rimpiazzato.

La tecnologia ha un impatto sui metodi di produzione sul trasporto delle droghe ma anche sulla stessa struttura organizzativa.

Da questo punto di vista, l'opportunità offerta da internet ai trafficanti determina la possibilità di modificare le struttura logistica delle organizzazioni stesse «Non hanno più bisogno di contatti personali con i clienti; invece, i “corridori” di basso livello possono raccogliere contanti e i rivenditori possono lasciare che il cliente sappia dove raccogliere le droghe utilizzando messaggi inviati su reti crittografate» (UNODC 2019a).

La rete è diventata uno strumento ideale per l'incontro tra domanda e offerta, in quanto garantisce maggiore facilità nelle transazioni e anonimato.

The Darknet, il lato oscuro del web, è emerso come una piattaforma chiave, difficile da controllare e facile da raggiungere, che fornisce un ambiente ideale per la distribuzione di tutti i tipi di merci illegali tra cui le droghe. I marketplace del Darknet sono piattaforme interessanti per clienti e venditori. Forniscono un ambiente anonimo e sicuro per scambiare tutti i tipi di droghe illegali e altri prodotti. L'uso di criptovalute consente a venditori e clienti di scambiare pagamenti con poche tracce e rappresenta un ostacolo significativo per le indagini (Martin 2014).

Il sistema di fiducia e reputazione utilizzato dai marketplace del Darknet emula quelli presenti sulle piattaforme legali di trading online: «*Questi ordini vengono*

inviati per posta ad indirizzi di fantasia dove quella persona poi ha accesso e vengono pagati in bitcoin. Noi abbiamo nel nostro ufficio molti casi di sequestri che provengono dal darknet. Questo è importante perché noi siamo più concentrati su qualcosa di fisico, di un bene fisico da contrabbandare o anche di barriere fisiche da dover superare, invece il darknet scardina quelle che sono le nostre conoscenze. Il darknet è solo una forma di comunicazione come può essere una mail o una telefonata poi fatto l'ordine ossia la merce la devo ricevere fisicamente. È una buona distinzione perché nel metodo classico noi possiamo pervenire alla identificazione delle parti. La polizia con le identificazioni riesce a trovare persone fisiche» (Int. ZKA, Germania).

Tramite le piattaforme illegali darknet «sfumano le persone, le responsabilità, rimane l'oggetto sequestrato, ma i trafficanti si nascondono in strutture fittizie informatiche che sono difficili da individuare. Ma ogni illecito lascia delle tracce, mail inviate etc. l'accesso tramite login su una piattaforma lascia una traccia in qualche server. Certo è una questione più difficile da perseguire» (Int. ZKA, Germania).

3.2. Connessioni e sovrapposizioni di traffici

Il flusso di denaro generato attraverso il traffico di stupefacenti fa sì che le organizzazioni criminali che ne sono impegnate sono spesso unicamente specializzate in questa attività che è di gran lunga più remunerativa di qualsiasi altra.

Tuttavia, alcune tendenze recenti evidenziano come tali gruppi siano sempre più spesso orientati verso forme di “politraffico”.

Secondo Europol, oltre il 75% dei gruppi coinvolti nel traffico di una droga sono impegnati anche in altri tipi di

droghe. Circa il 65% di queste organizzazioni criminali sono contemporaneamente coinvolte in altre attività criminali come il commercio di merci contraffatte, la tratta di esseri umani e il contrabbando di migranti.

D'altra parte, le droghe sono usate come mezzo di pagamento tra organizzazioni criminali differenti. Ciò può favorire, come detto, l'instaurazione di alleanze più o meno durature tra gruppi criminali diversi. Nel periodo tra il 2013 e il marzo 2016, inoltre, è emerso il coinvolgimento di più di 60 nazionalità in reati di traffico di droga nell'UE (Europol 2017).

La nostra ricerca ha fatto emergere due forme di sovrapposizione tra attività illecite svolte dalle organizzazioni criminali. Da un lato, l'utilizzo dei cosiddetti muli può celare condotte di sfruttamento lavorativo o sessuale a seguito dell'ingresso delle vittime in territorio europeo o anche in precedenza. Si rileva che spesso i muli sono donne che sono state costrette ad intraprendere il viaggio verso l'Europa.

Dall'altro lato, i narcotrafficienti si avvalgono di strutture logistiche, nascondigli, laboratori, complicità e risorse umani che possono essere sfruttate anche per lo svolgimento di altre attività illecite, sia da parte della stessa organizzazione criminale che da parte di altri gruppi. *«C'è una demarcazione tra mercati: tra cannabis e altre sostanze. Le organizzazioni che si occupano di cocaina sono ben organizzate e strutturate in particolare quelle che lavorano con i porti della Galizia perché sono le stesse che contrabbandavano sigarette»* (Int. Policia Nacional, Spagna).

Per quanto questo fenomeno non sia stato registrato sistematicamente, vi sono stati episodi che hanno confermato questa tendenza.

4. *Conclusioni*

L'area del Mediterraneo è una regione caratterizzata da un alto grado di sovrapposizione tra traffici illeciti. Sebbene il traffico di stupefacenti non sia certamente un fenomeno nuovo, la crescita degli scambi a livelli senza precedenti favorita dalla globalizzazione dei mercati ha moltiplicato le opportunità delle imprese criminali di prosperare ed espandersi investendo anche su altre attività illecite attraverso nuove rotte.

La sfida principale che si apre per le istituzioni dei Paesi del Mediterraneo nell'affrontare la situazione è di trovare l'equilibrio tra gli interventi a breve termine incentrati sulla repressione (Delicato 2010) e le strategie a lungo termine incentrate sulla cooperazione internazionale con i paesi di produzione per interrompere le attività criminali in loco (Sipp 2017; UNODC 2019b). In questo contesto, l'UE e i paesi occidentali in generale possono e devono ricoprire un ruolo chiave sia a livello economico che a livello politico.

A livello economico, gli sforzi dovrebbero concentrarsi sul sostegno allo sviluppo per contrastare il prosperare di fenomeni criminali. A livello politico, l'UE, sostenuta dalla più ampia comunità internazionale, dovrebbe concentrarsi sul miglioramento del coordinamento e della coerenza tra le iniziative già per garantire una condivisione più efficace delle informazioni, per evitare la duplicazione degli sforzi e per ridurre al minimo il rischio di insuccessi.

L'intrinseca natura transnazionale delle principali attività criminali nella regione mediterranea richiede uno sforzo transnazionale senza precedenti per cooperare. Considerando quanto siano profondamente radicati i traffici criminali verso i paesi del Mediterraneo, qualsiasi risultato ottenuto

attraverso le attività di contrasto dovrà essere sostenuto da una serie di azioni a largo raggio adottate a livello politico a sostegno della cooperazione internazionale e dello sviluppo economico e sociale dei paesi di origine.

Bibliografia

Bundeskriminalamt – BKA (2018) *Organisierte Kriminalität Bundeslagebild 2017*. Wiesbaden: BKA. Available at: https://www.bka.de/DE/AktuelleInformationen/StatistikenLagebilder/Lagebilder/OrganisierteKriminalitaet/organisiertekriminalitaet_node.html

Coomber, R. (2006), *Pusher myths: Re-situating the drug dealer*. London, UK: Free Association Books.

Delicato, V. (2010), *Maritime Security and The Fight Against Drug Trafficking in The Mediterranean And Atlantic Approaches*, Washington, German Marshall Fund of the United States, 2010.

Desroches, F. (2007), *Research on Upper Level Drug Trafficking: A Review*. *Journal of Drug Issues* 37(4): 827-844.

Direzione Centrale per i Servizi Antidroga – DCSA (2017), *Relazione annuale 2017*, Ministero dell'Interno, Roma.

Direzione Nazionale Antimafia – DNA (2017), *Relazione annuale sulle attività svolte dal Procuratore nazionale antimafia e dalla Direzione nazionale antimafia nonché sulle dinamiche e strategie della criminalità organizzata di tipo mafioso nel periodo 1° luglio 2015-30 giugno 2016*.

Dorn, N., Levi, M. e King, L. (2005), *Literature Review on Upper Level Drug Trafficking*. Home Office Online Report 22/05.

Europol (2017), *SOCTA 2017: European Union: Serious and Organised Crime Threat Assessment*. The Hague: Europol.

Kenney, M. (2007), *The architecture of drug trafficking: Network forms of organisation in the Colombian cocaine trade*. *Global crime*, 8(3), 233-259.

La Spina, A. e Militello, V. (a cura di) (2014), *Traffico di droga e strategie di intervento*, SDI Edizioni, Palermo.

Martin, J. (2014), *Lost on the Silk Road: Online Drug Distribution and the "Cryptomarket."* In "Criminology and Criminal Justice", 14(3): 351-367.

Morselli, C. (2009). *Inside criminal networks*. New York: Springer.

Natarajan, M., Zanella, M., Yu, C. (2015), *Classifying the Variety of Drug Trafficking Organizations*. "Journal of Drug Issues" 45(4): 409-430.

Naylor, R.T. (2002), *Wages of crime: Black markets, illegal finance, and the underworld economy*. Kingston: McGill-Queen's University Press.

Osservatorio europeo delle droghe e delle tossicodipendenze (2019), *Relazione europea sulla droga 2019: tendenze e sviluppi*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo.

Paoli, L. (2002), *Flexible Hierarchies and Dynamic Disorder: The Drug Distribution System in Frankfurt and Milan*. in *Drugs. Education, Prevention and Policy*, 9(2): 143- 151.

Pearson, G., Hobbs, D. (2001), *Middle Market Drug Distribution*. London: Home Office Research, Development and Statistics Directorate.

Reuter, P. (2014), *Drug Markets and Organized Crime*. In L. Paoli, ed., *Oxford Handbook of Organized Crime*. New York: Oxford University Press: 359-380.

Rey, G. M., Rossi, C., Zuliani, A. (a cura di) (2011), *Il mercato delle droghe. Dimensione, protagonisti, politiche*, Marsilio, Venezia.

Sipp W. (2017), *Co-operation group to combat drug abuse and illicit trafficking in drugs* (Pompidou group), in *The Council of Europe: its law and policies*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

UNODC (2019a), *World Drug Report 2017: Booklet 5: The Drug Problem and Organized Crime, Illicit Financial Flows, Corruption and Terrorism*. Vienna: UNODC.

UNODC (2019b), *World Drug Report 2019: Booklet 1: Executive Summary: Conclusions and Policy Implications*. Vienna: UNODC

Williams, P. (1998), *The Nature of Drug-Trafficking Networks*, in *Current history* 97 (618), 154.

Zaitch, D. (2002), *Trafficking Cocaine: Colombian Drug Entrepreneurs in the Netherlands*. The Hague: Kluwer Law international.

Parte III

Il contrabbando di sigarette

Sommario: 1. Premessa. – 2. Le dimensioni del fenomeno. – 3. L'organizzazione del traffico di migranti. – 3.1. Attori e organizzazioni. – 3.2. Connessioni e sovrapposizioni di traffici. – 4. Conclusioni. – Bibliografia.

1. Premessa

Il contrabbando di sigarette rappresenta ancora oggi un crimine diffuso e ben organizzato e costituisce una minaccia per le istituzioni, che perdono ogni anno milioni di euro in entrate fiscali, ma anche - per quanto paradossale possa sembrare - per la salute dei fumatori.

Rispetto al primo punto, si stima che le sigarette di contrabbando rappresentino tra il 6 e il 9% del consumo totale di sigarette (World Health Organization 2015; KPMG 2017) e che, per ogni carico di sigarette di contrabbando nel Unione Europea (UE), 1 milione di euro di tasse vadano persi (Transcrime 2015).

Per quanto riguarda la salute pubblica, invece la minaccia deriva da due aspetti principali (World Health Organization 2018; American Cancer Society 2018). Innanzitutto, il contrabbando rende disponibili sigarette a basso costo aumentandone così il consumo. In secondo luogo, le sigarette

contrabbandate sono spesso di scarsa qualità: *«La maggior parte delle persone che acquistano sigarette a basso costo difficilmente comprenderanno che stanno acquistando prodotti contraffatti, che offrono ai fumatori una serie di rischi completamente nuovi. Test su precedenti sigarette contraffatte hanno rivelato che le sigarette contenevano fino al 60% in più di catrame, l'80% in più di nicotina e il 133% in più di monossido di carbonio. Inoltre, la ricerca ha dimostrato che le sigarette contraffatte possono contenere tre volte i livelli di arsenico, cinque volte il livello di cadmio e quasi sei volte il livello di piombo trovato nei marchi originali»* (HM Revenue & Customs 2008).

Il contrabbando di sigarette ha una lunga storia in contesti specifici (Arlacchi 1994; Monzini 1999; Von Lampe 2005; Guarino 2009, Capecelatro 2013), ma negli ultimi decenni ha assunto una dimensione transnazionale ancor più marcata, che consente alle organizzazioni di seguire le differenti fasi del processo illecito (Di Lucia 2013).

Con riferimento all'Italia, il contrabbando è stato a lungo un business in mano alle organizzazioni di stampo mafioso, in particolare alla Camorra – con il coinvolgimento di Cosa nostra - che sfruttava le enormi opportunità offerte dal porto di Napoli (Commissione Antimafia 1976). Fino agli anni Settanta dello scorso secolo fu uno dei principali affari dei clan camorristi, che in seguito investirono i proventi nel traffico di droga. Originariamente l'attività illecita veniva appaltata a soggetti estranei, che pagavano una tangente sui carichi di sigarette. Successivamente l'organizzazione campana di stampo mafioso, spinta dagli elevati guadagni, ha via via acquisito un ruolo diretto in questi traffici, anche in virtù dei bassi rischi da sempre connessi a questa rispetto ad altre attività illecite (Di Lucia 2013).

Ripercorriamo brevemente l'exkursus del fenomeno in Italia, attraverso le parole di un nostro intervistato: *«le esperienze sono state essenzialmente accumulate nel tempo con i vari tipi di contrabbando che attraverso il mare raggiungevano il territorio nazionale, specialmente i mitici anni del contrabbando di sigarette quindi prima in Campania poi soprattutto in Puglia e anche in parte in Sicilia. In Puglia dall'area balcanica. Parliamo degli anni '70 il contrabbando in realtà iniziò subito nel dopoguerra davanti la Campania cioè le basi di rifornimento erano delle navi madri che erano al centro del Tirreno, con l'applicazione di alcuni principi del diritto internazionale del mare e quindi la presenza costruttiva e il diritto di inseguimento le modalità cambiarono e quindi le stesse organizzazioni in realtà stabilirono delle stabili organizzazioni in Puglia dove invece non c'era più la nave madre, ma si partiva dalle coste antistanti e quindi dall'Albania, Macedonia e addirittura Grecia. Questo per tutti gli anni '70 e '80. In Sicilia c'erano delle propaggini di questo tipo di traffico¹⁰, o qualcosa che veniva dal mar Tirreno dalle grandi navi in navigazione e che quindi all'epoca interessavano il territorio siciliano»* (Intervista Colonnello Guardia di Finanza, Italia).

Negli anni Novanta, in seguito alla esplosione della guerra nell'ex Jugoslavia divenne centrale la rotta balcanica. Dal Montenegro tonnellate di sigarette cominciarono a sbarcare sulle coste pugliesi consentendo alla Sacra Corona Unita di consolidare la propria reputazione criminale sullo scenario internazionale (Massari 2009, 2015). Per stroncare il traffico,

¹⁰ Cosa Nostra è stata molto attiva nel traffico di tabacco durante gli anni '70, operando per mezzo degli accordi con la Camorra. Nel decennio successivo l'organizzazione mafiosa siciliana ha poi spostato il proprio interesse verso il più remunerativo business del traffico di stupefacenti (Arlacchi 1994).

dopo la morte di due membri della Guardia di Finanza avvenuta nel 2000, lo Stato lanciò una vasta operazione denominata “Primavera”, che ha determinato un potenziamento del controllo delle zone interessate dagli sbarchi dei contrabbandieri nella regione e che ha visto l’invio di ingenti unità delle Forze dell’ordine in cooperazione tra di loro. L’ingente operazione, che si è conclusa con l’arresto di più di 500 persone coinvolte nel traffico e con il sequestro di diverse tonnellate di sigarette contrabbandate, oltre che di altri prodotti illeciti quali armi, esplosivo, stupefacenti, mezzi blindati, ha segnato un punto di svolta nel fenomeno del contrabbando di sigarette non solo in Puglia, ma su tutto il territorio nazionale determinando un ritiro dei gruppi di contrabbandieri dalla zona pugliese, con la conseguente deviazione delle rotte, e più in generale avviando una nuova fase del contrabbando di sigarette in Italia che durante quegli anni ha subito un forte calo.

Se durante il primo decennio del XXI secolo il fenomeno sembrava in parte ridimensionato ma negli ultimi tempi, come evidenziato nei rapporti ufficiali, le rotte degli scafisti attraverso l’Adriatico hanno ripreso a trasportare carichi di sigarette (DNA). Le organizzazioni criminali di stampo mafioso storiche, quali la camorra e la sacra corona unita, continuano ad occuparsi su larga scala del contrabbando di sigarette, ma a loro si sono affiancate nel tempo altri gruppi criminali stranieri est-europei, anche cinesi e russi.

Oggi, pertanto, il traffico illecito di sigarette rappresenta un fenomeno eterogeneo, difficile da contrastare. In molti casi, piccole quantità di sigarette sono state rinvenute nascoste a bordo di auto e tir che viaggiano sui traghetti. In altri casi, si sfruttano le navi cargo in partenza da Patrasso o Igoumenitsa.

Ma i traffici continuano a transitare anche dal Canale di Sicilia e dal Tirreno e sbarcano sulle coste italiane sui porti di Palermo, Mazara del Vallo, Napoli, La Spezia e Genova. Come ha sottolineato un nostro intervistato, il fenomeno ha subito delle significative trasformazioni, ma non è cambiato. Emblematico a questo proposito il contesto italiano: *«Ora abbiamo un diverso fenomeno che riguarda la Sicilia che riguarda le introduzioni di sigarette essenzialmente dai paesi del Maghreb e specialmente dalla Tunisia in associazione alla immigrazione clandestina. Questa è l'attualità di un fenomeno che riscontriamo da un paio di anni in maniera più costante, anche se probabilmente più antico»* (Intervista Colonnello Guardia di Finanza, Italia).

Il contrabbando di tabacco e sigarette ha profonde radici storiche anche in altri Paesi del Mediterraneo, in Spagna (Torres 2005; Reira 2018) e in Grecia (Antonopoulos 2006, 2008).

Fino a trenta anni fa, il principale tipo di commercio illecito in Europa era il contrabbando su larga scala di noti marchi di sigarette prodotti legalmente per l'esportazione ma trafugati illecitamente. Negli ultimi anni, sono emersi altri tipi di commercio illecito come la produzione illegale¹¹, la

¹¹ La maggior parte delle sigarette contraffatte è prodotta in Cina e, in misura minore, nell'Europa orientale (HM Revenue & Customs 2008). Secondo una recente relazione dell'UE, la Cina continua ad essere il paese di origine delle sigarette contraffatte commercializzate nei paesi dell'UE. Le partite illecite sequestrate sono state spedite direttamente nei porti marittimi europei o trasbordate attraverso Singapore e la Malesia, dove il commercio illecito è aggravato dal controllo insufficiente nelle zone franche (Commissione europea 2013). Esistono fabbriche illegali anche negli Stati membri dell'UE, in particolare in Polonia e alcuni paesi baltici, e rappresentano una fonte significativa di sigarette contraffatte (Europol 2013, 2017).

contraffazione e nuovi marchi di sigarette (*illicit whites*) destinati esclusivamente o principalmente al mercato di un altro paese.

Sebbene in termini dimensionali, il fenomeno del contrabbando di sigarette non raggiunga il periodo d'oro del secolo scorso (Jooseens e Raw 1998), negli ultimi anni, si segnala dunque un trend di ripresa. Tale attività criminale ha finito infatti col richiamare le attenzioni di organizzazioni criminali di medie e grandi dimensioni: «*Il commercio illecito di tabacco è particolarmente attraente per le organizzazioni criminali, queste ultime agendo come vere e proprie multinazionali del tabacco ed adeguandosi ai tempi e ai modi propri della programmazione del ciclo industriale del tabacco, sono in grado di amministrarne gli assets che da questo derivano assicurando enormi flussi di denaro alle casse delle organizzazioni criminali*» (DNA 2017, p. 426).

Sono almeno tre i motivi alla base di questo rinnovato interesse. In primo luogo, le sigarette di contrabbando consentono un ampio margine di guadagno lungo tutti i livelli della filiera in considerazione degli elevati livelli di tassazione a cui sono sottoposti (*Ibidem*). Da sempre inoltre tale remuneratività si abbina a una estrema facilità di gestione. Rispetto ad altri beni altamente tassati ed oggetto di contrabbando, come i prodotti petroliferi o l'alcol, il trasporto delle sigarette non richiede infatti una gestione particolarmente complessa. Le sigarette non occupano molto spazio e non richiedono particolare attenzione nel loro spostamento.

In secondo luogo, il contrabbando su larga scala richiede un mercato disponibile e una buona rete di distribuzione locale. Tali mercati e reti esistono da molti anni in molti paesi d'Europa, in particolare in quelli mediterranei, dove il

contrabbando di tabacco è ormai consolidato e culturalmente accettato. Le imprese criminali attive nel contrabbando di sigarette hanno utilizzato questi paesi come ponte per l'infiltrazione dei mercati nel resto dell'Unione europea, sebbene l'apertura delle frontiere dell'Europa orientale abbiano fornito nuove opportunità per i contrabbandieri (Europol 2013, 2017).

In terzo luogo, il contrabbando di sigarette continua ad essere percepito dall'opinione pubblica come un crimine senza vittime, un illecito poco rilevante senza gravi conseguenze sulla società e sull'economia: «*Molte persone lo percepiscono come un crimine alla Robin Hood (...) Ma questo commercio finanzia organizzazioni coinvolte in altre attività, incluso il contrabbando di droga*» (Austin Rowan, OLAF, 11 luglio 2012). In realtà, coloro che sono coinvolti nel traffico di sigarette sono molto spesso anche responsabili di altre gravi attività criminali, come lo spaccio di droga, il riciclaggio di denaro sporco e la tratta di esseri umani.

Obiettivo di questo capitolo è quello di analizzare specificatamente le reti del contrabbando di sigarette che operano attraverso il Mediterraneo, attraverso l'utilizzo di una varietà di fonti, tra cui interviste, materiale giudiziario e dati secondari. In particolare, il paragrafo II si concentra sui prodotti contrabbandati, sulla dimensione del fenomeno e sulle principali rotte; il paragrafo III descrive l'organizzazione delle reti del contrabbando concentrando l'attenzione anche sui diversi attori coinvolti; il paragrafo IV infine presenta alcune considerazioni conclusive.

2. Le dimensioni del fenomeno

Come per altri traffici illeciti, misurare la quantità dei prodotti del tabacco contrabbandati è molto difficile. Vista la natura illegale di questo mercato, è difficile elaborare statistiche precise relative alla dimensione di questo problema. Vi sono diversi metodi utilizzati per stimare il commercio illegale di prodotti del tabacco su scala internazionale e nazionale.

Un primo indicatore è costituito dai dati relativi ai sequestri effettuati dalla polizia di dogana. Le statistiche ufficiali, come è noto, forniscono un'immagine non del contrabbando di sigarette, ma solo di quei casi che le autorità sono riuscite a scoprire. C'è certamente un numero oscuro del contrabbando di sigarette (Joossens 2011).

Le statistiche sui sequestri possono fornire informazioni preziose sulle tendenze e sui cambiamenti nelle metodologie di contrabbando e nelle rotte adottate dai contrabbandieri.

Anche quando ciò è possibile, queste tendenze si riferiscono tuttavia alle "variabili contestuali" (Von Lampe 2004). Ad esempio, possono riflettere il livello di intensità delle forze dell'ordine nel paese o un aumento / diminuzione del personale delle forze dell'ordine.

Altri metodi per misurare il commercio illegale di prodotti del tabacco includono rilevazioni campionarie sui fumatori, analisi dei pacchetti vuoti e dei mozziconi di sigaretta raccolti per terra e nei bidoni della spazzatura, questionari somministrati a famiglie in relazione al consumo di prodotti del tabacco, ecc. I campioni dovrebbero essere sempre rappresentativi del contesto di riferimento. I metodi più affidabili in ogni caso fanno ricorso a più di uno strumento e combinano gran parte degli approcci menzionati.

Fatte queste premesse, nonostante un significativo calo nel consumo di tabacchi a livello globale (Eurostat 2014; World Health Organization 2018; Tobacco Atlas 2018)¹², il contrabbando continua a rappresentare una notevole fonte di reddito per la criminalità, in particolare quella organizzata che – come diremo più avanti nel prosieguo di questo capitolo – in tempi recenti hanno ricominciato a impegnarsi in questi traffici.

Il World Bank Tobacco Tool, pubblicato nel 2005, ne dava una stima compresa tra il 6 e l'8,5% del consumo totale di tabacco. Studi condotti negli anni seguenti non si discostavano da queste percentuali, ipotizzando che circa l'11% del mercato globale delle sigarette fosse costituito da commercio illecito, pari a più di 600 miliardi di sigarette all'anno. Un recente report dell'organizzazione mondiale della sanità (WHO 2015) non si discosta molto da queste percentuali. Secondo i dati pubblicati il mercato illegale dei prodotti del tabacco si attesterebbe intorno al 9% del totale. Più recentemente, Euromonitor International (2018) ha stimato che, nel 2016, escludendo la Cina, una sigaretta su nove accesa in tutto il mondo ha una provenienza illecita, per un totale di 490 miliardi di sigarette. Le ultime analisi mostrano una maggiore attività nei bianchi illeciti e nel tabacco sfuso alla rinfusa.

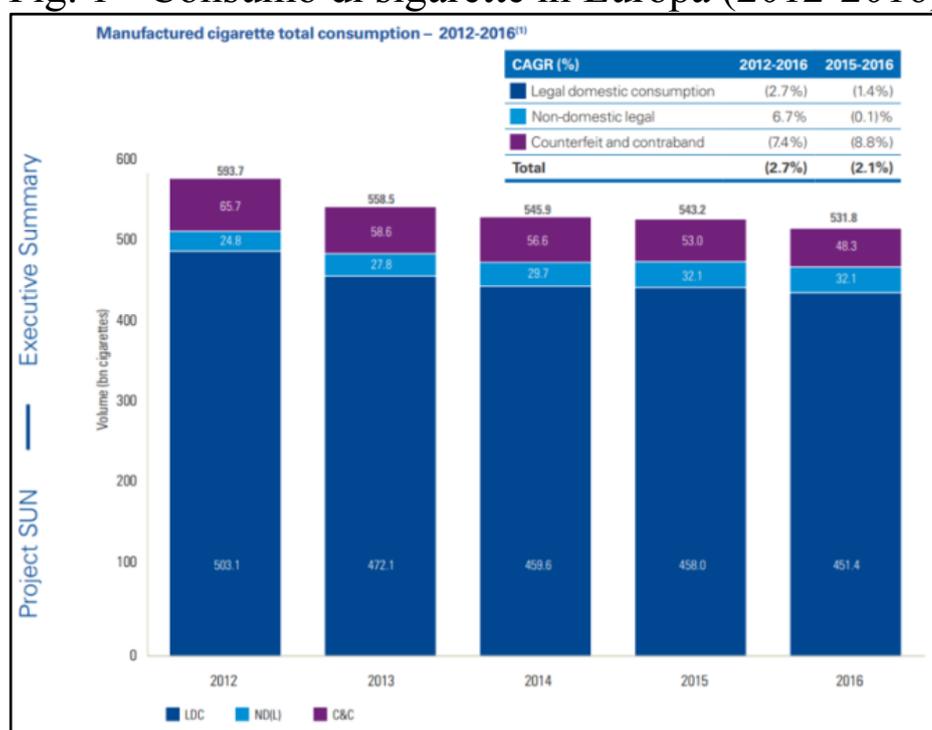
Questi numeri non si basano su una singola metodologia o su un singolo processo indipendente, ma costituiscono raccolte di stime esistenti provenienti da fonti diverse, che coprono diversi paesi e periodi di tempo limitati.

Gli studi che effettuano stime del consumo illegale per ogni singolo paese sono solitamente più accurati. Tra le fonti

¹² In Europa si consumo attualmente circa 1,2 trilioni di sigarette.

più accreditate e aggiornate possiamo citare l'ultimo studio Project Sun di KPMG (2017) che limitatamente allo scenario europeo, stima un consumo illegale di circa 45 miliardi di sigarette nel 2017 (evidenziando un calo del 7,4% rispetto al 2016: 44,7 invece di 48,3). Ciò equivale a 10 miliardi di euro di entrate fiscali perse per i governi. Le sigarette illecite rappresentano l'8,7% del consumo totale nel 2017.

Fig. 1 - Consumo di sigarette in Europa (2012-2016)



Fonte: KPMG 2017

Uno studio non molto recente ma degno di attenzione per l'innovativo impianto metodologico è stato condotto da Transcrime che ha stimato il mercato delle sigarette illecite tra 247 aree subnazionali dell'UE per il periodo 2006-2013 (Transcrime 2015). I risultati mostrano che il commercio di sigarette illecite si concentra in aree regionali specifiche

all'interno dei paesi europei (1 miliardo di sigarette illegali in tredici aree di cui sei in Germania, tre in Francia, una in Spagna, Grecia, Polonia e Italia). Queste aree hanno rappresentato circa il 35% del mercato illecito dell'UE.

Transcrime ha anche stimato che il mercato delle sigarette illecite ha prodotto proventi compresi tra 7,8 e 10,5 miliardi di euro all'anno. In pratica, sostengono i ricercatori di Transcrime, nell'UE, le entrate generate contrabbando di sigarette sono paragonabili a quelle dei mercati della cocaina o dell'eroina.

Un altro importante studio, sebbene non esaustivo né statisticamente rappresentativo, è quello elaborato dall'agenzia antifrode dell'UE, l'OLAF (2018) - che ha un mandato investigativo unico per combattere il contrabbando di tabacco. L'OLAF pubblica un rapporto annuale in cui espone i risultati raggiunti per combattere il contrabbando di sigarette. Nel 2017 ad esempio sono stati sequestrati 545 milioni di sigarette, con un aumento di circa 76 milioni di rispetto al 2016.

Il mercato delle sigarette di provenienza illecita non può essere compreso guardando unicamente numeri e stime elaborate a livello centrale o locale. È necessario analizzare le sue componenti nel dettaglio. È possibile distinguere diversi tipi di prodotti con caratteristiche differenti, in termini di origine, diffusione, canali di distribuzione ma anche in termini di fabbricazione e componenti. Questo studio si concentra su tre categorie di prodotti (sigarette contraffatte, *illicit whites* e altri prodotti di tabacco).

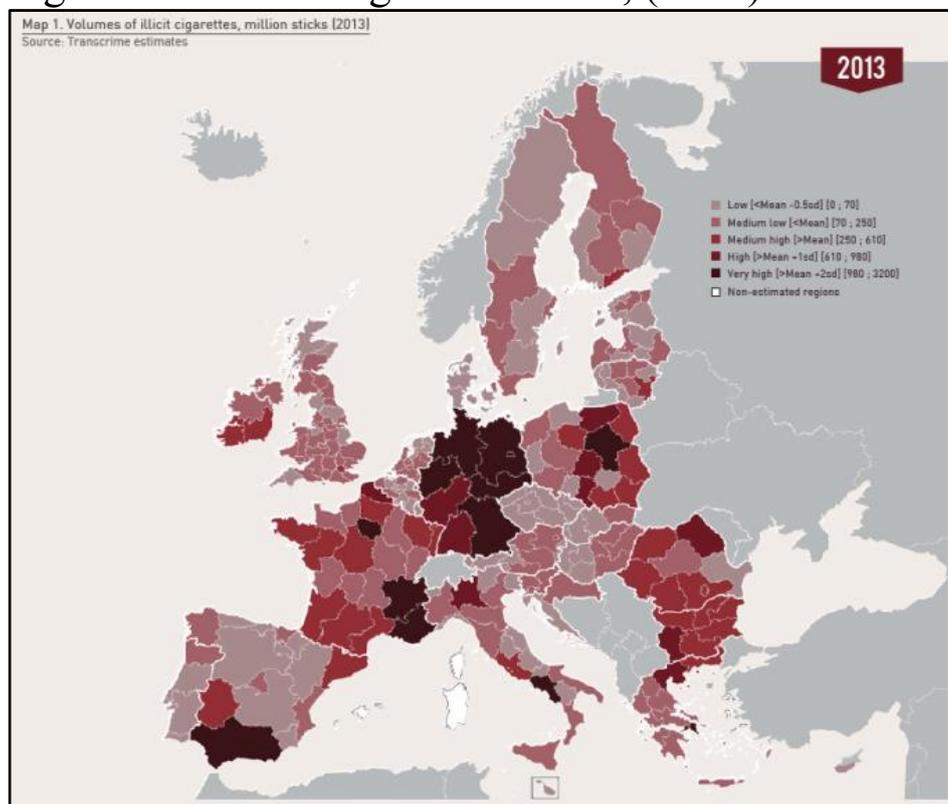
I prodotti contraffatti sono sigarette prodotte illegalmente con un marchio commerciale senza il consenso del legittimo proprietario. Possono essere vendute nel Paese di origine o contrabbandati in un altro Paese. Sui prodotti contraffatti non

vengono pagate imposte. Sebbene oggi la contraffazione riguardi solo una piccola percentuale del mercato, i prodotti contraffatti rappresentano un potenziale pericolo. Una forma correlata di contraffazione – su cui però esistono pochi dati – è la falsificazione di marche da bollo o altri identificatori univoci sull’imballaggio. Il consumo di sigarette contraffatte è dunque in calo. Come ha osservato Francesco Calderoni di Transcrime: «*Il boom fu a metà degli anni Duemila. I cinesi rinnovarono gli stabilimenti e i macchinari scartati finirono con l’alimentare l’industria del falso. Ma poi Pechino aumentò i controlli e lo scenario mutò*»¹³.

Secondo uno studio di Transcrime (2015), nel 2013 i prodotti contraffatti detenevano una quota media del mercato illecito del 7,1%. Lo studio evidenziava tuttavia una elevata variabilità tra le diverse aree regionali. Se in Francia le percentuali di diffusione sono pressoché nulle, in Italia il fenomeno continua ad essere presente, ma è soprattutto nell’Europa dell’Est che i prodotti contraffatti raggiungono una alta diffusione (con un massimo dell’85,4% nell’area di Bratislava, Slovacchia) (Transcrime 2015).

¹³ Marco Birolini “*Il caso. Il contrabbando di sigarette vale come la cocaina*” in *Avvenire*, 19.03.2015.

Fig. 2 - Volumi di sigarette illecite, (2013).



Fonte: Transcrime 2015

La contraffazione è un'attività criminale complessa e una parte consistente dei prodotti contraffatti proviene da paesi non UE. La maggior parte sono prodotti in Cina, da dove vengono spediti in Europa via mare all'interno di container¹⁴. Sul punto così si esprime un nostro intervistato: «*Per il traffico di sigarette, arrivano dalla Cina. Nel 2000-2001 abbiamo preso qualche quantità di tabacco che arrivava dalla Cina che era falsificato – il pacchetto di Marlboro e Winston era uguale, ma il tabacco era orribile (...) Ho visto molta vendita di tabacco, ma non era cinese. Nella zona*

¹⁴ Il porto italiano di Gioia Tauro (RC) è uno dei terminali principali di questi carichi.

Raval, centro di Barcellona, si vendeva tabacco di contrabbando ma non era cinese. In Galizia, c'era molto contrabbando. Si parla di Farinha che è una serie biografica/storica che spiega come le organizzazioni si sono convertite da contrabbandieri di tabacco a trafficanti di droga. Esempio più importante del cambio di attività illegale» (Intervista Ispettore Polizia nazionale, Spagna).

A conferma di quanto detto, le contraffazioni di prodotti provenienti dalla Cina rappresentano una quota considerevole dei sequestri effettuati in Europa¹⁵ (WCO 2014, OLAF 2018).

Il prodotto di tabacco attualmente più diffuso sul mercato di contrabbando è costituito dai cosiddetti “cheap” o “illicit white”. In generale, i “bianchi a buon mercato” si riferiscono a nuovi marchi di sigarette, fabbricate legalmente e in modalità non clandestina, destinate solo o principalmente al mercato illegale di un altro paese.

Poiché la produzione è apparentemente conforme alla legislazione nazionale e i controlli minimi o del tutto assenti, i produttori possono operare con molta libertà senza rischio di confisca. In queste condizioni, è possibile raggiungere un certo standard di qualità nel processo di produzione e commerciare all'estero illegalmente grandi volumi di sigarette. La mancata contraffazione dei marchi internazionali inoltre offre il vantaggio di evitare azioni legali da parte delle compagnie internazionali di sigarette (FCTC 2014).

Le principali marche di illicit whites provengono da alcuni paesi dell'Europa orientale, dalla Russia, dagli Emirati Arabi

¹⁵ Un peso crescente stanno acquisendo anche paesi come Emirati Arabi Uniti, Ucraina, Bielorussia e Russia.

e ovviamente dalla Cina: «*La filiera ormai è molto controllata. I prodotti sono facilmente tracciabili e ci sono sanzioni severe per chi fa uscire la merce dai canali legali. Con le whites il problema invece non si pone: si può dire che siano prodotte per il mercato nero*»¹⁶.

Il contrabbando su larga scala dei cosiddetti Illicit whites è cresciuto esponenzialmente negli ultimi dieci anni. Nel 2013, i bianchi illeciti avevano una quota media del 27,9% (Transcrime 2015). Tra il 2006 e il 2013, i prodotti di questo tipo sono cresciuti costantemente in Europa, passando dal 4,9% al 27,9% (*Ibidem*). Il marchio più conosciuto in Europa è il “Jin Ling”. Sebbene il nome possa suggerire un’origine orientale, si tratta di sigarette fabbricate in Russia, apparentemente in conformità con la legislazione interna russa, ma destinate al mercato illegale europeo. Le Jin Ling sono diventate rapidamente uno dei marchi di sigarette più sequestrati nell’UE (Shleynov et al. 2008). Altri marchi bianchi a basso costo sono le “Capital” (Vietnam), le “Karelia” (Grecia), le “Raquel” (Cipro), o ancora le Red Dragon cinesi (Ross et al. 2015)¹⁷.

La terza categoria di prodotti del tabacco comprende sigarette illecite provenienti da diverse forme di commercio. Si tratta della tipologia più problematica. Un esempio è costituito dal tabacco da fumo senza marchio, venduto come prodotto sfuso o sotto forma di foglie di tabacco sminuzzate (note come “chop chop”) che può essere utilizzato nelle sigarette “*roll your own*”. Il tabacco sfuso è sempre più popolare in molti mercati avanzati, dove le tasse sono alte e

¹⁶ Intervista a Francesco Calderoni, in Marco Birolini “*Il caso. Il contrabbando di sigarette vale come la cocaina*” in *Avvenire*, 19.03.2015.

¹⁷ KPMG, risultati del Project Sun 2017.

anche in Italia la quota è cresciuta. Il tabacco sfuso di provenienza illegale non ha alcuna etichettatura né avvertenze sanitarie, e viene consumato sotto forma di tabacco da arrotolare o inserito in tubi di sigarette vuoti.

Da un punto di vista investigativo, questa terza categoria rende le indagini ancor più difficoltose. Se infatti è ancora possibile identificare i prodotti contraffatti e gli illicit whites, per il consumatore è pressoché impossibile distinguere il tabacco sfuso lecito da quello di provenienza illecita (Ben Lakhdar 2008). Eppure, secondo Transcrime, nel 2013, questo sottogruppo rappresentava quasi i due terzi del mercato illecito¹⁸. Secondo il centro di ricerca italiano, in molte aree, il tabacco sfuso rappresenterebbe l'unico tipo di prodotti del tabacco illegali disponibili.

Spostiamo adesso l'attenzione sullo scenario interno ai paesi considerati. Sebbene sia possibile individuare alcune linee di tendenza univoche, il contrabbando di sigarette nel Mediterraneo presenta caratteristiche differenti a seconda dei paesi verso cui si dirigono le rotte dei trafficanti.

Come sottolinea la Direzione Nazionale Antimafia: *«relativamente alle rotte privilegiate dalle organizzazioni criminali, per la distribuzione e commercializzazione delle sigarette di contrabbando o contraffatte, vi sono punti di passaggio cruciali quali la Grecia, i Paesi dell'Europa orientale ed i Paesi del Nord Africa. A seconda del luogo, è quindi possibile frazionare le rotte secondo schemi ormai collaudati per rendere più difficile le operazioni di indagine sui prodotti e di tracciatura dei carichi differenziandone i*

¹⁸ E tuttavia, la percentuale sarebbe in costante diminuzione. Nel 2006 infatti si attestava addirittura all'85,5%, attualmente è scesa invece al 64,6%.

tempi di arrivo e di partenza per rendere più difficoltosa la ricostruzione dei flussi» (DNA 2017, p. 427).

Come per altri traffici, in termini generali è possibile distinguere tre grandi direttrici: quella del Mediterraneo occidentale che interessa la Spagna; quella del Mediterraneo centrale che riguarda principalmente l'Italia insulare e tirrenica; quella del Mediterraneo orientale che interessa la Grecia, i paesi della Penisola balcanica e le coste italiane che si affacciano sull'Adriatico. Al contrario di quanto osservato per il traffico di migranti, tuttavia, nel caso del contrabbando di sigarette, va rilevato che le rotte del contrabbando non seguono unicamente la direttrice sud-nord ma si muovono lungo molteplici direzioni per raggiungere le free trade zone europee, far perdere le tracce dei carichi ed evitare i controlli di polizia (KPMG 2017).

Diamo uno sguardo adesso ai diversi scenari partendo da quello greco. In uno studio pubblicato da KPMG per il Royal United Services Institute for Defense and Security Studies, la Grecia avrebbe il secondo più alto tasso di contraffazione e contrabbando tra i paesi dell'Unione europea. La Grecia è tra i paesi con la più alta percentuale di fumatori al mondo. Nel 2016, secondo dati raccolti dal Ministero delle Finanze ellenico la quota di sigarette di contrabbando si attesterebbe al 22%, con un aumento di oltre due punti percentuali rispetto al 19,8% registrato a fine del 2015. Più di quattro miliardi di sigarette illegali sarebbero vendute ogni anno. Per le casse del bilancio greco l'ammancio in termini di tasse sarebbe pari a 600 milioni di euro¹⁹.

¹⁹ The National Herald, *Greek Customs Officials Seize 10 Million Packs of Bootleg Cigarettes*, 31 dicembre 2017.

Secondo fonti di polizia, dietro la parte più consistente del contrabbando vi sarebbe il coinvolgimento della criminalità organizzata, ma il ruolo di tali organizzazioni è in gran parte nascosto e difficile da individuare. A terra, le sigarette illegali entrano in Grecia attraverso il cosiddetto “*ant smuggling*” attraverso i confini con Albania, Turchia e Bulgaria. In mare, il contrabbando di piccola scala avviene con maggior facilità data la difficoltà della guardia costiera a coprire i quasi 14.000 chilometri di costa. Nonostante ciò, la Grecia presenta i tassi di sequestro più alti per il tabacco illecito in Europa, anche se i tagli al budget come parte delle misure di austerità stanno rendendo difficile la lotta al fenomeno (Antonopoulos 2008).

La Grecia è comunque soprattutto un paese di transito. Fino al 70-75% delle sigarette illegali che arrivano in Grecia sono destinate ad altri paesi. Secondo quanto emerso da uno studio recente di Intellegit dell’Università di Trento, la Grecia riveste un ruolo cruciale quale principale hub di transito verso l’Italia di *illicit whites*, ovvero marchi prodotti lecitamente in Paesi extra UE e contrabbandati sul mercato illecito dei Paesi dell’Unione Europea. Nel 2016 sono arrivati in Grecia 4 miliardi di sigarette di contrabbando di cui 1,54 miliardi erano costituiti da *illicit whites*, vendute nel mercato illecito greco ad un prezzo di circa 1,5 euro (Intellegit 2017). I carichi di sigarette arrivano nel paese, sia via mare (principalmente dall’Asia e dal nord Africa via Cipro) che via terra (principalmente dai Paesi della Penisola Balcanica e dalla Turchia). In relazione alle rotte verso l’Italia, si osserva che i carichi di grandi dimensioni partono solitamente dai porti di Patrasso e del Pireo per raggiungere quelli dell’Adriatico (con particolare frequenza, i porti di Ancona, Taranto e Bari), mentre i carichi di dimensioni più ridotte

sono trasportati su piccole e veloci imbarcazioni verso i porti e le spiagge pugliesi.

Il contrabbando di tabacco in Spagna rappresenta il 10% circa del mercato delle sigarette nella prima metà del 2017. I dati provengono da una ricerca di IPSOS per Altadis di Imperial Tobacco (ISPSOS 2017). La cifra è stata calcolata sulla base di uno studio che ha raccolto 14.983 pacchetti di sigarette vuoti dai bidoni della spazzatura in 58 città in tutta la Spagna. Altadis calcola che ogni punto percentuale equivale a una perdita di 90 milioni di euro nel settore, pertanto si registrerebbe una perdita di oltre 900 milioni all'anno. La popolarità delle sigarette di contrabbando è ampiamente spiegata dal loro prezzo. In Spagna, circa l'80% del prezzo di un pacchetto è costituito da tasse. Gibilterra è l'origine della maggior parte delle confezioni che sono considerate di contrabbando (30,3%). Per quanto riguarda le regioni in cui si consuma più contrabbando di tabacco, spicca l'Andalusia, che continua a guidare la classifica, con il 34,6%. Anche la Spagna è un paese di transito verso altre destinazioni europee (*Ibidem*).

Per quanto riguarda infine l'Italia, la stima annuale del consumo di sigarette illegali si attesta su percentuali del 5-6% di sigarette illecite sul totale in commercio e, dunque, lontano dai picchi registrati nei decenni scorsi e negli altri Paesi Europei. Al pari degli altri paesi che si affacciano sul Mediterraneo, l'Italia è interessata dal fenomeno sia come mercato di destinazione finale dei prodotti del tabacco sia come area di transito dei commerci illegali da e verso gli altri paesi europei (KPMG 2017).

Nel corso del 2016, l'Agenzia delle dogane ha sequestrato un quantitativo di tabacchi all'interno e al di fuori degli spazi doganali pari a 203 tonnellate circa. Le serie storiche in

nostro possesso mostrano un andamento dei volumi sequestrati crescente, passando dalle quasi 120 tonnellate del 2014 alle oltre 200 del 2016; di contro, il numero dei sequestri risulta in diminuzione, dai 4.958 del 2014 ai 3.194 del 2016. Tale circostanza mostra evidentemente casi di sequestro di quantitativi significativamente maggiori per operazione. Come detto, i dati dei sequestri sono ci consentono di formulare delle generalizzazioni sul trend di cambiamento del fenomeno.

Da sempre crocevia strategico e punto di transito, per la sua stessa conformazione geografica, dei traffici marittimi di tabacco illecito, l'Italia ha visto lo sfruttamento delle consolidate rotte marittime utilizzate per l'ingresso degli stupefacenti da parte dei contrabbandieri di sigarette. Il fenomeno è stato inoltre condizionato, come già accennato, dalla presenza storica di organizzazioni mafiose e il loro insediamento in determinate aree tradizionali che ne hanno condizionato la distribuzione geografica.

Secondo le stime recenti del rapporto curato da Intellegit (2017) dell'Università di Trento dal titolo: "*Il contrabbando di sigarette come fenomeno transnazionale: flussi e connessioni tra Italia e Grecia*" il fenomeno del contrabbando in Italia mostrerebbe un'evoluzione ciclica ma stabile, addirittura in leggero calo rispetto al 2016 (si passa da un'incidenza del 6,4% al 4,3% nel 2017).

In particolare, l'ultimo rapporto KPMG (2017) colloca l'Italia al terzo posto nell'Unione Europea per volumi di *illicit white*, che rappresenterebbero attualmente la metà del commercio illecito di sigarette²⁰.

²⁰ In riferimento a questa tipologia di prodotto, i flussi più consistenti partono dalla Bielorussia e riguardano sigarette (tra queste la marca più diffusa sono le Minsk) che vengono prodotte legalmente per il mercato nazionale e poi

Questo dato, sommato a quello relativo al commercio illecito di marchi noti – che è pari a circa il 34% del totale – mostrerebbe come in Italia la parte più rilevante del fenomeno criminale sarebbe imputabile al contrabbando e non alla contraffazione, che corrisponde invece solo a circa il 16% dell'illecito totale.

Secondo Intellegit le sigarette illecite che arrivano in Italia provengono principalmente dall'Est Europa (Ucraina e Bielorussia), dagli Emirati Arabi Uniti e dal Nord Africa (Algeria, Egitto, Libia e Tunisia).

Tra le rotte principali quella adriatica si conferma una delle più importanti ancora oggi. Le sigarette sbarcano sulle coste pugliesi dall'Albania, dal Montenegro (OLAF 2018) e dalla Grecia: *«So che tante sigarette arrivano in Italia dall'Albania dove c'è una coltivazione del tabacco e anche della marijuana e sono regioni dove la polizia non entra perché non può entrare o è pagato. La corruzione è un grande problema. In Albania sappiamo che vi è un alto livello di corruzione del governo e della polizia. Non abbiamo la possibilità di diminuire la produzione della marijuana e del tabacco in Albania»* (Int. BKA, Germania).

Un ruolo significativo sarebbe poi svolto da Malta: *«Per quanto riguarda il contrabbando nel Mediterraneo Malta sta acquisendo un ruolo sempre più importante. A Malta vi è l'influsso delle mafie italiane nei porti. Per tutti i tipi di contrabbando: armi/droga e sigarette Malta è un importante paese di arrivo e di transito»* (Int. BKA, Germania).

Altri esperti da noi intervistati hanno invece sottolineato la rilevanza della rotta del Mediterraneo centrale verso la

vengono vendute a ridosso dei confini bielorussi a bassissimo costo e rivendute in Italia (KPMG 2016).

Sicilia: «*Questa rotta Tunisia - Sicilia è presente anche nelle navi di linea, nei traghetti commerciali, avviene anche a mezzo veicoli convenzionali con il traghetto che viene da Tunisi ci sono sequestri di sigarette anche in questo senso. Per cui se siano le organizzazioni che contrabbandano sigarette che hanno aggiunto migranti o viceversa è difficile dirlo. La logica però sembra essere quella della ottimizzazione dei profitti, per cui se io faccio un viaggio ho da portare delle persone con dei gommoni che spesso vengono portati in territorio italiano e che poi fanno la spola con la parte più alta della Tunisia dove c'è capo bon questo non è dato saperlo. Essenzialmente loro ottimizzano il profitto del loro viaggio. Sono quantitativi non enormi si parla di centinaia di kili che vengono associate a gruppi di 6, 8, 10 migranti. Sono viaggi veloci e abbiamo avuto più di un servizio perché è uno spot che abbiamo accesso da un po' sulla costa Sud occidentale della Sicilia, il pezzo di costa interessato è da Mazara del Vallo e qualcosa in giù fino a Sciacca con partenze dalla zona nord di Capo bon, che con questo tipo di gommoni si può fare il 4/5 ore» (Intervista Guardia di Finanza, Italia).*

Secondo i dati di KPMG, il Portogallo è tra i paesi europei in cui il contrabbando di sigarette ha una diffusione minore. Nell'arco degli ultimi 20 anni, a partire dagli anni '90, il contrabbando di sigarette si è praticamente azzerato. Infatti, il consumo di sigarette illecite rappresenta circa il 2% del mercato complessivo europeo (KPMG 2017). Piuttosto, il Portogallo è principalmente un punto di transito per prodotti illegali destinati ad altri paesi europei (Euromonitor International 2018). Le merci che transitano attraverso il Portogallo provengono principalmente dal Medio Oriente e dall'Estremo Oriente. Una volta sbarcati in Portogallo, i

flussi in uscita sono destinati alla Spagna e al Regno Unito, dove i contrabbandieri beneficiano di differenziali di prezzo più elevati (Transcrime 2015).

Per quanto riguarda invece la Germania, siamo di fronte al più grande mercato illecito di sigarette nell'UE (KPMG 2017). Le aree con la più alta prevalenza sono concentrate nella parte nord-orientale del paese. Tra i principali fattori alla base delle differenze territoriali vi è sicuramente la differenza dei prezzi delle sigarette tra la Germania e i paesi confinanti a est: Polonia e Repubblica Ceca.

Considerando i flussi del contrabbando di sigarette, la Germania è principalmente un punto di arrivo per i prodotti illegali di tabacco che circolano all'interno dell'UE (Transcrime 2015). I carichi di sigarette illegali che arrivano sul mercato tedesco provengono principalmente dai paesi dell'Europa dell'Est, dalla Russia, dalla Grecia, ma anche dalla Cina e dagli Emirati Arabi Uniti. Prima di raggiungere la Germania, i prodotti illeciti del tabacco transitano attraverso diversi paesi tra cui anche l'Italia.

I gruppi criminali impegnati in Germania in tali attività sono in genere articolati in reti formate da piccoli gruppi e financo singoli individui (von Lampe 2004). In particolare, i polacchi sono specializzati nella fornitura di tabacco, mentre i vietnamiti sono specializzati nella vendita ambulante.

In definitiva, dunque, il fenomeno appare estremamente differenziato e in continua trasformazione. Nel contesto globale, il contrabbando di sigarette costituisce una fonte di arricchimento sempre più rilevante. Nel prossimo paragrafo, approfondiremo lo studio delle caratteristiche organizzative di questo traffico.

3. *L'organizzazione del contrabbando di sigarette*

3.1. *Attori e organizzazioni*

Sebbene il contrabbando di sigarette sia ancora oggi una delle imprese criminali più diffuse nel Mediterraneo, le informazioni sulla sua organizzazione sono ancora scarse e poco sistematizzate. Non esistono ad esempio dati ufficiali sul numero di soggetti coinvolti. Uno studio di Transcrime (2015) stima approssimativamente tra i 100 e i 150 mila soggetti impegnati nel “settore”, rispetto ai 615 mila impiegati nel mercato legale del tabacco.

Le reti del contrabbando contemplanò realtà estremamente differenti. Immaginando una sorta di continuum a un estremo possiamo collocare i singoli attori che operano autonomamente trafficando modeste quantità di sigarette, all'estremo opposto possiamo invece individuare le organizzazioni criminali impegnate nel contrabbando di grandi quantità di sigarette.

Da un punto di vista logistico, è inoltre possibile distinguere tra un contrabbando su piccola scala e un contrabbando su larga scala (Joossens 2011).

Il contrabbando su piccola scala o *bootlegging* coinvolge individui o piccoli gruppi che trafficano modeste quantità di sigarette, sfruttando le differenze di prezzo dovute all'imposizione fiscale, per rivenderle. Questa pratica riguarda ad esempio tutta una serie di soggetti che attraversano ogni giorno il Mediterraneo sui traghetti tra la Tunisia e l'Italia per motivi personali o di lavoro e portano con sé alcune decine di stecche di sigarette, oppure i corrieri che effettuano numerosi viaggi di andata e ritorno tra paesi ad alta e bassa imposizione utilizzando le rotte via mare ma anche le compagnie aeree. Una parte degli attori che operano

su piccola scala utilizzano il tabacco per consumo personale o oppure lo rivendono sfruttando le proprie reti di amici e conoscenti. Gli attori su piccola scala si impegnano dunque nella distribuzione di piccole quantità di tabacco illecito su distanze medio-brevi (si tratta del già citato “*ant smuggling*” o contrabbando delle formiche) (Hornsby and Hobbs 2007).

Il ricorso al contrabbando su piccola scala può anche scaturire da una scelta strategica adottata da medie o grandi organizzazioni criminali per ripartire il “rischio d’impresa”. Come riporta lo studio di KPMG (2017), per minimizzare le perdite conseguenti alle attività di controllo effettuata regolarmente dalle autorità preposte, alcuni gruppi criminali hanno infatti adottato un approccio che è stato definito “*little and often*”. Il carico di sigarette illecite viene frazionato in numerose spedizioni più piccole, che vengono inviate lungo una serie di percorsi e rotte differenti. Sebbene ciò si traduca in un aumento iniziale dei costi, la riduzione dimensionale dei volumi contrabbandati rende molto più difficile l’attività delle autorità doganali. Il minor numero di carichi sequestrati consente alle organizzazioni criminali di conseguire in tal modo un aumento significativo dei profitti (KPMG 2017; FCTC 2014)

A differenza del contrabbando su piccola scala, quello su larga scala è gestito principalmente dalla criminalità organizzata che opera a livello internazionale. Gli attori su larga scala si impegnano infatti nella distribuzione di ingenti quantità di tabacco illecito su lunghe distanze, occultando la merce all’interno di container stipati in grandi navi cargo.

Gli attori che operano nel contrabbando su larga scala, tuttavia, raramente controllano l’intero processo criminale. Generalmente fanno parte di reti criminali transnazionali con un certo livello di organizzazione e di articolazione interna.

Gli attori che operano a questo livello inoltre non sono necessariamente grandi gruppi – da un punto di vista meramente dimensionale – perché spesso subappaltano parzialmente o integralmente alcune attività ad altri gruppi criminali o singoli individui (Transcrime 2015). Gruppi criminali stabili e organizzati – come le mafie italiane o quelle straniere dell’Europa dell’Est o ancora le Triadi cinesi – possono intervenire in diverse fasi del commercio illecito del tabacco (Van Duyne 2003; von Lampe 2005).

Si parla in proposito di specializzazione “imprenditoriale” del contrabbando (Di Lucia 2013 cit. in Transcrime 2013), laddove le organizzazioni operano a livello transnazionale al fine di seguire tutte le fasi del processo illecito. Ad esempio, in Italia, la Camorra opera in connessione con organizzazioni criminali cinesi che si occupano di trafficare prodotti con marchio contraffatto, e con gruppi criminali rumeni che si occupano del trasporto e della vendita di sigarette di contrabbando (Transcrime 2013).

Secondo quanto rilevato dalla ricerca di Transcrime, gli attori su larga scala pur rappresentando il 23% del totale, sono responsabili del 94,8% delle sigarette sequestrate. Viceversa, i piccoli attori rappresentano il 51,4% del campione, ma concorrono solo per l’1,2% delle sigarette illecite sequestrate. Attori di medie dimensioni (25,6% del totale) trasportano il 4,0% delle sigarette totali sequestrate (Transcrime 2015).

In linea generale, comunque, le organizzazioni criminali impegnate in questa attività affrontano rischi notevolmente inferiori rispetto a molte altre forme di traffici illeciti. Il più basso profilo operativo e il ricorso a forme di violenza a bassa intensità hanno contribuito a rendere meno visibile il

contrabbando di sigarette (Riera 2018)²¹. Le forze dell'ordine d'altra parte sono tipicamente concentrate su iniziative criminali che suscitano una più urgente preoccupazione nell'opinione pubblica - come ad esempio il traffico di migranti e il traffico di stupefacenti²².

Come abbiamo visto nel paragrafo precedente, tuttavia, i profitti da realizzare possono essere altrettanto significativi di quelli che sono solitamente associati a reati ad alto rischio. Con bassi costi di produzione, le sigarette illegali sono agevolmente occultabili e facili da trasportare, pur mantenendo un alto valore di vendita e una domanda costante da parte dei consumatori.

Di conseguenza, molti gruppi si sono diversificati per sfruttare questa attività a basso rischio e alta remunerazione, possibilmente anche in combinazione con altre attività illecite, sfruttando in alcuni casi il *know how* acquisito dal traffico di sigarette anche per altri commerci illegali quali, il traffico di droga (DNA 2017).

²¹ Anche se la minaccia e il ricorso alla violenza tende a essere vista come parte integrante dei traffici illeciti e come una risorsa importante per “regolare” gli scambi che avvengono all'interno delle reti criminali, il suo utilizzo è estremamente raro. Molto più importante appare la reputazione degli attori. Da questo punto di vista, i broker assolvono a una funzione fondamentale in quanto spetta a tali soggetti farsi garanti degli scambi (Antonopoulos 2008).

²² Come osservato, il commercio illecito delle sigarette è in gran parte percepito come un crimine senza vittime, commesso da evasori fiscali, non da criminali organizzati.

3.2. *Connessioni e sovrapposizioni di traffici*

Come emerge dall'analisi dei casi, i gruppi coinvolti nel contrabbando di sigarette illecite sempre meno frequentemente operano attraverso organizzazioni gerarchiche strutturate e di ampie dimensioni, molto più spesso ricorrono alla definizione di reti criminali *ad hoc* (Transcrime 2015; KPMG 2017)²³. Le forme di cooperazione sono in genere transitorie e vedono la collaborazione di gruppi o singoli soggetti che operano in due o più paesi. L'appartenenza a una rete criminale in questo settore tende dunque a essere determinata sulla base di ruoli precisi per operazioni definite, con strutture flessibili nel tempo. Non tutte le reti coinvolti nel contrabbando di sigarette si adattano a questo modello organizzativo. Tuttavia, è evidente che solo un piccolo numero di gruppi criminali è in grado di organizzare e controllare l'intero processo, dall'approvvigionamento delle sigarette nel paese di origine alla loro distribuzione nel o nei paesi di destinazione.

L'adozione di un modello reticolare offre una serie di vantaggi agli attori criminali coinvolti nel contrabbando di sigarette. Innanzitutto, il modello a rete consente agli attori di mantenere un livello di elasticità elevato. In una rete nessun nodo è insostituibile e in caso di operazioni delle forze dell'ordine il funzionamento del traffico può essere rapidamente ripristinato. La rete inoltre è un'architettura

²³ Questo cambiamento è stato identificato in tutto il panorama della criminalità organizzata in Europa in modo più ampio. Europol in un rapporto del 2013 in proposito evidenzia l'emergere di "piccoli gruppi e reti mobili supportate da singoli criminali, che sono assunti e collaborano ad hoc" (Europol 2013).

flessibile che può modificarsi con più facilità per sfruttare le opportunità che si presentano sullo scenario internazionale (Bruinsma e Bernasco 2004).

Ricerche recenti suggeriscono che molti gruppi criminali attualmente impegnati nel commercio di sigarette illegali provengono da attività a rischio più elevato come il traffico di droga. Attratti dai minori controlli delle forze di polizia e dalla accresciuta remuneratività del contrabbando di sigarette, hanno riorientato le loro attività di conseguenza.

In alcuni casi tuttavia si riscontra la combinazione del contrabbando di sigarette con altri traffici illeciti: *«Si possono trovare alcune connessioni, ma normalmente no. Io non ho visto mai una organizzazione che si occupa di più attività criminali: sono attività molto diverse. Nelle pateras (zattere) non ci sono anche traffici di droghe, sigarette ecc.»* (Intervista Polizia Nazionale, Spagna).

Forme di “policriminalità” sono state osservate in Italia, come testimoniato dalla casistica raccolta, così come in Spagna e in Grecia (KPMG 2017). Analogamente, connessioni sono state osservate tra gli stati di origine, di transito e di destinazione in tutta Europa. Tali sovrapposizioni riguardano il contrabbando di beni di vario genere come carburante, alcool e prodotti farmaceutici, ma sono sempre più frequenti sovrapposizioni con attività criminali più ampie.

La nostra ricognizione ha individuato sovrapposizioni sia con il traffico di stupefacenti sia con il traffico di migranti, sia lungo la rotta del Canale di Sicilia, sia lungo la rotta Adriatica.

Nel primo caso, quando il contrabbando di sigarette si combina con altre attività criminali, le organizzazioni criminali tendono a creare delle vere e proprie economie di

scala, sfruttando le precedenti acquisizioni in termini di rotte e logistica: *«Dal punto di vista della logistica i due traffici (traffico di stupefacenti e contrabbando di sigarette) sono simili. Pur essendo diverse le rotte i mezzi utilizzati invece sono i medesimi (devono entrambi sfruttare imprese che gestino flussi di import ed export, a sfruttare la via marittima, i porti, e a fronteggiare ed eventualmente corrompere l'autorità doganale)»* (Intervista Operatore Polizia Giudiziaria, Portogallo); *«In questo aspetto, ci sono delle connessioni con il contrabbando del tabacco: le rotte della droga hanno seguito le strutture logistiche fino a quel momento utilizzate dai contrabbandieri di sigarette in Galizia. Le stesse reti criminali dei contrabbandieri hanno poi convertito il proprio know-how per il traffico di droga. Ancora c'è un controllo di queste rotte da parte delle stesse organizzazioni: l'ingresso in Galizia potrebbe essere controllata dalla 'ndrangheta»* (Intervista ONG, Spagna).

Per molti gruppi criminali il contrabbando di sigarette rappresenta un'opportunità per acquisire esperienza. Il *know how* accumulato in termini di capitale sociale, risorse, modus operandi potrà essere impiegato per altre forme di criminalità (Intellegit 2017). Ciò consente ai gruppi criminali di diversificare il proprio portafogli criminale in nuove aree. La flessibilità e la versatilità riscontrate nei gruppi coinvolti nel contrabbando di sigarette illegali costituisce dunque un aspetto estremamente significativo che merita di non essere sottovalutato.

4. *Conclusioni*

Il presente studio ha cercato di fornire un quadro del fenomeno del contrabbando di sigarette nell'area del Mar Mediterraneo sulla base di evidenze empiriche raccolte sul campo attraverso interviste.

La ricerca ha cercato di identificare le principali caratteristiche del business del contrabbando di sigarette. Sono stati individuati le diverse tipologia di prodotti diffusi nel mercato illecito. Sono state ricostruite le dimensioni del fenomeno e le rotte più utilizzate. Esistono una serie di attori diversi coinvolti nel contrabbando di sigarette - individui, gruppi e grandi organizzazioni - che possono interagire all'interno di reti più o meno estese.

L'analisi qui presentata ovviamente non è esaustiva degli aspetti considerati, né esaurisce le diverse dimensioni di ricerca sul traffico di sigarette. Di potenziale interesse risulta ad esempio l'approfondimento di temi come il riciclaggio dei profitti accumulati illecitamente; il ruolo della corruzione nel passaggio dei carichi da un paese all'altro; il mercato delle sigarette illecite dal punto di vista dei consumatori.

Senza dubbio, come detto, alcuni temi affrontati richiederebbero maggiori approfondimenti. Restano alcune rilevanti lacune conoscitive da colmare. In particolare, sembra esserci ancora molto da dire sul fronte delle connessioni tra traffici illeciti.

Alla luce di quanto detto, risulta chiaro che il contrabbando di sigarette nell'area del Mediterraneo costituisce una seria minaccia per i paesi europei soprattutto in relazione agli effetti moltiplicatori che tale attività può generare.

Da un punto di vista criminologico, è possibile individuare alcuni aspetti su cui intervenire. In primo luogo, occorrerebbe rafforzare la collaborazione internazionale. Il punto di forza delle reti criminali risiede proprio nella loro natura transnazionale. È indispensabile allora che anche le agenzie investigative dei diversi paesi europei facciano rete fra di loro, rafforzando la collaborazione investigativa anche attraverso le agenzie esistenti: Europol, OLAF, Eurojust.

In secondo luogo, in linea con quanto detto, sarebbe utile disporre di una banca dati europea dei sequestri operati dalle Forze di polizia dei diversi paesi che si affacciano sul Mediterraneo per poter ricostruire un quadro meno frammentato del fenomeno e realizzare una mappatura territoriale capillare in combinazione con i dati delle indagini effettuate dai diversi paesi.

Va da sé che queste riflessioni non si restringono al contrabbando di sigarette ma sono estensibili potenzialmente all'insieme complessivo dei traffici illeciti che si sviluppano nel Mediterraneo. Naturalmente quella contro il contrabbando di sigarette non è una battaglia che potrà essere facilmente vinta in breve tempo. Il traffico illecito di sigarette è un problema globale che non si arresta ai confini dell'UE. Come osservato, gran parte del tabacco illecito che viene venduto in Europa proviene da paesi extraeuropei, sia come prodotti contraffatti, sia come illicit whites, sia come prodotti di contrabbando. Di conseguenza, le risposte di intervento richiederebbero probabilmente una risposta globale, ancor prima che europea.

Bibliografia

American Cancer Society, *Tobacco Atlas*, Atlanta, 2012.
Disponibile all'indirizzo: <http://www.tobaccoatlas.org/>

Antonopoulos, G. A. (2006), *Cigarette smuggling: A case study of a smuggling network in Greece*. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice* 14, 239-55.

Antonopoulos, G.A. (2008), *The Greek Connection(s). The Social Organization of the Cigarette-Smuggling Business in Greece*, University of Teesside, in *European Journal of Criminology*, Volume 5 (3): 263-288.

Arlacchi, P. 1994. *Addio Cosa Nostra: La Vita Di Tommaso Buscetta*. Milano: Rizzoli.

Ben Lakhdar, C. (2008), *Quantitative and qualitative estimates of cross-border tobacco shopping and tobacco smuggling in France*, *Tobacco Control*, DOI:10.1136/tc.2007.020891.

Birolini M. (2015), “*Il caso. Il contrabbando di sigarette vale come la cocaina*” in *Avvenire*, 19.03.2015.

Bruinsma, G. and Bernasco, W. (2004) *Criminal groups and transnational illegal markets*. *Crime, Law and Social Change* 41, 79–94.

Capecelatro F. (2013), *Lo spallone: io, Ciro Mazzarella, re del contrabbando*, Ugo Mursia Editore, Napoli.

Commissione Europea (2013), *Rafforzamento della lotta contro il contrabbando di sigarette e altre forme di commercio illecito di prodotti del tabacco - Una strategia globale dell'UE*. Bruxelles, 2013 giugno.

Commissione Parlamentare Antimafia (1976), *Relazione sul traffico mafioso di tabacchi e stupefacenti nonché sui rapporti fra mafia e gangsterismo italo americano*, VI Legislatura, Tipografia del Senato, Roma.

Direzione Nazionale Antimafia - DNA (2017), *“Relazione annuale sulle attività svolte dal Procuratore nazionale antimafia e dalla Direzione nazionale antimafia nonché sulle dinamiche e strategie della criminalità organizzata di tipo mafioso nel periodo 1° luglio 2015 – 30 giugno 2016”*. Roma: Direzione Nazionale Antimafia.

Euromonitor International (2018), *Illicit Trade in Tobacco Products* Feb 01, 2018. New York, NY: Alacra

Europol (2017), *Serious and Organised Crime Threat Assessment: Updated methodology* (SOCTA 2017).

Europol 2013, *EU Serious and Organised Crime Threat Assessment* (SOCTA 2013)

Financial Action Task Force - FATF (2012), *FATF Report Illicit Tobacco Trade*, <https://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/reports/Illicit%20Tobacco%20Trade.pdf>

Framework Convention on Tobacco Control - FCTC (2014), *Combating the illicit trade in tobacco products from a European perspective*, Regional Studies Series, Paper R/3.

Guarino N. (2009), *Sigarette di contrabbando: il traffico illecito di tabacchi a Napoli dal dopoguerra agli anni novanta*, in G. Griubadi (a cura di), *Traffici criminali. Camorra, mafie e reti internazionali dell'illegalità*, Bollati Boringhieri, Torino.

HM Revenue & Customs (2008), *Tackling Tobacco Smuggling Together*, Londra, novembre 2008

Hornsby R. e Hobbs, R. (2007) *A zone of ambiguity: the political economy of cigarette bootlegging*, *British Journal of Criminology*, 47 (4). pp. 551-571.

Intellegit (2017), *Il contrabbando di sigarette come fenomeno transnazionale: flussi e connessioni tra Italia e Grecia*, Università di Trento, British American Tobacco.

IPSOS (2017), *Encuesta de Cajetillas Vacías por Altadis*, nocontrabando.altadis.com

Joossens L. (2011), *Pricing Policies and Control of Tobacco in Europe (PPACTE)*, Work Package 5, deliverable 5.2: Illicit tobacco trade in Europe: issues and solutions, August 2011;

Joossens, L. and Raw, M. (1998), *Cigarette smuggling in Europe: Who really benefits? Tobacco Control* 7, 66–71.

KPMG (2017), Project SUN A study of the illicit cigarette market in the European Union, Norway and Switzerland 2016 Results, <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/uk/pdf/2017/07/project-sun-2017-report.pdf>

Massari M. (2009), *La Sacra Corona Unita: storie, culture, identità* (pp. 241-264), in Gribaudo, G. (a cura di), *Traffici criminali. Camorre, mafie e reti internazionali dell'illegalità*, Bollati Boringhieri, Torino, 2009;

Massari M. (2015), *La Sacra corona unita: storia e attualità della quarta mafia*, in Ciconte, E., Forgione, F. Sales, I. (a cura di), *Atlante delle mafie. Storia, economia, società, cultura*, Vol. III, Rubbettino editore, Soveria Mannelli, 2015, pp. 159-182;

Merriman D., Yurekli A., e Chaloupka F.J. (2000), “How Big Is the Worldwide Cigarette Smuggling Problem?” In *Tobacco Control in Developing Countries*, Prabhat Jha and Frank J. Chaloupka, (a cura di) Geneva: Oxford Medical Publications.

Monzini P. (1999), *Gruppi criminali a Napoli e a Marsiglia. La delinquenza organizzata nella storia di due città (1820-1890)*, Rome, Donzelli.

OLAF (2018), *The Olaf report 2017*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018 disponibile

all'indirizzo: https://ec.europa.eu/anti-fraud/sites/antifraud/files/olaf_report_2017_en.pdf

Reira A. (2018) *Traficantes de humo. El crimen organizado en el contrabando de tabaco*, Arcopress, Madrid.

Ross H., Vellios N., Clegg Smith K., Ferguson J., Cohen J.E. (2015), *A closer look at 'Cheap White' cigarettes*, in *Tobacco Control* 25(5):tobaccocontrol-2015-052540 · September 2015

Shleynov R., Candea S., Campbell D., Lavrov V. (2008), *Made to be smuggled: Russian contraband cigarettes "flooding" EU. Tobacco Underground*, Washington, 2008

Disponibile all'indirizzo: <http://www.publicintegrity.org/investigations/tobacco/articles/entry/763/>.

The National Herald, *Greek Customs Officials Seize 10 Million Packs of Bootleg Cigarettes*, 31 dicembre 2017 disponibile all'indirizzo:

<https://www.thenationalherald.com/186202/greek-customs-officials-seize-10-million-packs-bootleg-cigarettes/>

Torres, R. (2005) *The Failure of the Spanish Crown's Fiscal Monopoly Over Tobacco in Catalonia During the 18th Century*. Working Paper 13/05 Pamplona: Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Navarra.

Transcrime (2015), *European Outlook on the Illicit Trade in Tobacco Products*, Trento: Transcrime – Università degli Studi di Trento, <http://www.transcrime.it/wp-content/uploads/2015/01/European-Outlook-on-the-ITTP.pdf>

Van Duyne, P. C. (2003) *Organizing cigarette smuggling and policy making, ending up in smoke. Crime, Law and Social Change* 39, 285–317.

Von Lampe, K. (2004) *Making the second step before the step: Assessing organised crime – The case of Germany*. *Crime, Law and Social Change* 42, 227–59.

Von Lampe, K. (2005) *Provisional situational report on trafficking in contraband cigarettes*, Sixth EU Framework Programme for Research and Technological Development. URL (accessed 5 March 2008): <http://www.sprinxdata.com/AOC/publications/AOC-DLV18-vR3.pdf>

World Bank Economics of Tobacco Toolkit, Understand, Measure and Combat Tobacco Smuggling, David Merriman, 2001, disponibile all'indirizzo .

World Customs Organization (2014), *Illicit Trade Report 2013*, Brussels, 2014

World Health Organization (2015), *Illegal trade of Tobacco products*, Geneva.

World Health Organization (2018), *WHO global report on trends in prevalence of tobacco smoking 2000-2025*, second edition, Geneva.

Parte IV

Appendice

Obiettivi e metodologia

Sommario: 1. Obiettivi generali e domande di ricerca. – 2. La metodologia. – 3. Il disegno della ricerca. – 4. Le interviste. – 5. Le tracce di intervista – 6. L'analisi degli studi di caso.

1. Obiettivi generali e domande di ricerca

I report presentano i risultati dell'analisi criminologica condotta nell'ambito del Progetto Nesmes sui traffici illeciti nell'area del Mediterraneo.

Considerando che l'ambito delle attività illecite che gravitano nell'area del Mediterraneo è molto variegato, l'analisi criminologica si è concentrata sullo studio di tre differenti tipologie di traffico illecito, nello specifico; il contrabbando di sigarette, il traffico internazionale di stupefacenti e il traffico di migranti (*smuggling*).

Scopo dell'analisi criminologica è stato quello di approfondire lo scenario e le dimensioni attuali dei traffici considerati in Italia e nei paesi oggetto di interesse del progetto (Spagna, Portogallo, Germania e Grecia), di analizzare le reti transnazionali, gli attori che operano all'interno dei differenti network criminali, i principali modelli organizzativi sottostante ai diversi traffici e infine di

approfondire la conoscenza delle connessioni tra queste attività illecite.

L'analisi criminologica è un'indagine di tipo empirico che procede a partire da ricerca sul campo e raccolta dati e adotta un approccio e comparativo, volto al confronto tra le modalità di esecuzione delle tre tipologie di traffico illecito e dal confronto tra le manifestazioni di tali attività in cinque diversi paesi europei: Italia, Spagna, Portogallo Grecia e Germania.

Le domande di ricerca che hanno guidato l'analisi sono state:

1. Il contrabbando di beni (sigarette e droga) nel Mediterraneo è interrelato con il traffico di migranti?
2. È possibile considerare i singoli traffici illeciti parte di un progetto criminale che riguarda l'area del Mediterraneo?
3. Sono tali attività criminali interconnesse?
4. Qual è il modello organizzativo criminale sottostante tali traffici?
5. Quali sono le differenze e le somiglianze tra queste attività criminali?

La ricerca ha cercato di rispondere a tali quesiti attraverso un'indagine empirica di tipo qualitativo volta alla raccolta di dati e all'analisi di studi di caso. A partire dalla investigazione empirica si è inteso portare alla luce somiglianze, differenze e connessioni tra traffici al fine di mettere in evidenza l'emergenza di differenti configurazioni di reti criminali. Inoltre, sono state processate ipotesi riguardo le caratteristiche delle organizzazioni criminali: i gruppi criminali individuali, le relazioni sociali interne, le regole di condotta concrete nella gestione dei traffici illeciti, il *modus operandi*, il grado di estensione e specializzazione funzionale dei network criminali identificati.

2. *La Metodologia*

L'Analisi ha adottato un approccio metodologico qualitativo volto a esplorare gli aspetti criminologici e organizzativi dei fenomeni considerati (le regole di condotta concrete nella gestione del contrabbando, il *modus operandi*, la specializzazione funzionale dei network criminali identificati, le organizzazioni criminali).

L'indagine empirica è stata realizzata attraverso la conduzione di interviste semi-strutturate a testimoni qualificati e l'analisi di casi di studio, selezionati in base ai criteri di rilevanza e significatività rispetto ai tre traffici illeciti presi in considerazione.

Complessivamente sono state realizzate 28 interviste a procuratori distrettuali, rappresentanti di ONG, esponenti delle agenzie di controllo e delle forze dell'ordine, ufficiali di collegamento delle dogane nazionali e referenti di Agenzie Europee, selezionati sulla base delle competenze specifiche dell'intervistato. Le interviste sono state condotte nei seguenti quattro paesi: Spagna (6 interviste), Portogallo (10 interviste), Italia (7 Interviste) e Germania (5 interviste).

Per quanto riguarda l'analisi degli studi di caso, la base di dati è stata costruita attraverso la raccolta di ordinanze giudiziarie emesse da tribunali italiani riguardanti casi di contrabbando di sigarette, traffico di migranti e traffico di stupefacenti. Per la ricostruzione delle vicende ci si è avvalso di altre fonti secondarie. Sono stati consultati report istituzionali, rapporti di ricerca e articoli di quotidiani. In proposito, attraverso le fonti considerate, è stata così realizzata una selezione delle principali operazioni condotte in Italia sui traffici illeciti negli ultimi cinque anni.

3. *Il disegno della ricerca*

Il disegno di ricerca si è articolato nelle seguenti quattro fasi.

FASE I - Desk research

Finalità: ricostruzione dei traffici e degli scenari.

In particolare, vengono individuate tre fonti di informazione secondaria:

- Letteratura scientifica sui traffici illeciti;
- Reportistica (agenzie di contrasto, istituzioni, ong, centri di ricerca ecc.);
- Rassegna stampa (articoli, inchieste, interviste ecc.);

FASE II - Field research

Finalità:

- *Approfondire l'analisi dei fenomeni e il modello organizzativo alla base dei diversi traffici illeciti*
- *Individuare i casi empirici e raccogliere il materiale giudiziario*

La ricerca sul campo ha comportato lo svolgimento di interviste semi-strutturate a testimoni qualificati e lo studio di casi estratti da materiale giudiziario sui tre traffici.

FASE III - Organizzazione del materiale

L'organizzazione del materiale ha previsto la sbobinatura delle interviste e una pre-analisi dei testi trascritti per macro dimensioni. Per quanto riguarda lo studio dei casi, si è proceduto alla costruzione di una tabella tipologica, in cui sono state raccolte informazioni analitiche sulle singole operazioni riguardanti i tre traffici, a partire dalle ordinanze

a disposizione e sulla base di operazioni individuate attraverso report istituzionali e articoli giornalistici.

FASE IV – Fase di Analisi

L'analisi delle interviste e dei casi si è sviluppata lungo tre direzioni:

- Aspetti peculiari dei traffici illeciti nel Mediterraneo (attori, rotte, vittime, modus operandi ecc.):
 - Traffico di migranti;
 - Traffico di stupefacenti;
 - Contrabbando di sigarette.
- Comparazione dei traffici illeciti
- Connessioni e interazioni tra i traffici illeciti

4. Le interviste

L'indagine di tipo qualitativo ha previsto l'impiego di interviste semi-strutturate condotte faccia a faccia ai testimoni privilegiati individuati in quattro paesi (Germania, Italia, Portogallo e Spagna) in qualità di esperti dei tre traffici illeciti oggetto della ricerca.

La scelta di tale strumento è stata dettata dalla necessità di ridurre l'elevata strutturazione e standardizzazione tipica del questionario e dall'esigenza di impiegare uno strumento adatto a recuperare opinioni e atteggiamenti degli intervistati (Bichi 2002).

Seguendo la classica distinzione tra ricerca standard e non-standard (Marradi 1996), con l'intervista semi-strutturata si entra infatti nell'ambito non standard. Sebbene sia stato previsto un insieme ordinato fisso di domande uguali per tutti gli intervistati, la conduzione dell'intervista è stata, in parte,

gestita in relazione alla singola situazione di intervista (Bichi 2002), prevedendo la possibilità di lasciare un margine di apertura all'intervistato. Questo significa, per esempio, che alcune domande possono non essere state proposte all'intervistato in conseguenza del fatto che lo stesso aveva già fornito informazioni su quel tema all'interno di un'altra precedente risposta, oppure, per lo stesso motivo, che una domanda possa essere stata solo parzialmente modificata.

Sono state definite tre tracce di intervista, riportate integralmente nel prosieguo di questa nota, rispettivamente per il contrabbando di sigarette, il traffico di stupefacenti e il traffico di migranti (smuggling). Ciascuna traccia è stata articolata in cinque parti, corrispondenti agli ambiti di attenzione di ciascuna linea di indagine della ricerca. Le tracce di intervista ciascuna specifica per il tipo di traffico indagato sono state prodotte sia in italiano sia in inglese. Di volta in volta è stata somministrata la traccia in base alle competenze specifiche dell'intervistato. Benché ciascuna intervista sia specifica al tipo di traffico: droga, sigarette o migranti, tutte e tre le tracce hanno una base in comune che si articola essenzialmente intorno a cinque dimensioni (o temi principali), in aggiunta ad alcuni *items* iniziali riguardanti il contesto e le attività dell'intervistato utili al fine di contestualizzare al meglio i contenuti dell'intervista.

Dimensioni di analisi:

- 1) Scenario (dimensioni geografiche del fenomeno ed evoluzioni attuali);
- 2) Le organizzazioni criminali (dimensione organizzativa, modus operandi, aspetti del network criminale);
- 3) Connessioni tra traffici (connessione in termini di organizzazioni coinvolte, di rotte etc.);

- 4) Attività di contrasto (problemi di cooperazione e attività specifiche);
- 5) Aspetti territoriali (punti di forza e di debolezza del territorio di competenza dell'intervistato in relazione al contrasto del traffico illecito).

Tabella 1 - Elenco interviste realizzate suddivise per paese, ente e settore di appartenenza:

	Intervistato	Nazionalità intervistato	Luogo intervista
1	Ufficiale di collegamento Bundeskriminalamt, Ambasciata Repubblica Federale di Germania in Italia	Germania	Roma (IT)
2	Ufficiale di collegamento Zollkriminalamt, Ambasciata Repubblica Federale di Germania in Italia	Germania	Roma (IT)
3	Ex ricercatore MPICC	Germania	Friburgo (DE)
4	Procuratore	Germania	Duisburg
5	Procuratore	Germania	Francoforte
6	Colonnello Reparto aeronavale Guardia di Finanza	Italia	Palermo (IT)
7	Sostituto procuratore della Repubblica di Palermo	Italia	Palermo (IT)
8	Portavoce Frontex	Italia	Online

9	Funzionario Polizia di Stato - Questura di Palermo	Italia	Palermo
10	Ufficiale delle dogane di Palermo	Italia	Palermo (IT)
11	Project Manager OIM	Italia	Roma (IT)
12	Capitano EU Operation Sophia (EUNAVFOR MED) - Operation Commander 's Military Assistant	Italia	Roma (IT)
13	Capo Unità Traffico di Stupefacenti Policia Nacional	Spagna	Barcellona (ES)
14	Capo Unità Tratta di esseri umani Mossos d 'Esquadra	Spagna	Barcellona (ES)
15	Capo Unità Traffico di Stupefacenti Policia Nacional	Spagna	Barcellona (ES)
16	Avvocato 1, Referente giuridica Sicar Cat – ONG	Spagna	Barcellona (ES)
17	Avvocato 2, Referente giuridica Sicar Cat – ONG	Spagna	Barcellona (ES)
18	Funzionario politiche di contrasto al traffico di droga Iceers - ONG	Spagna	Barcellona (ES)
19	Direttore laboratorio polizia scientifica Polícia Judiciária	Portogallo	Coimbra (PR)
20	Professor Auxiliario Diritto penale Università di Coimbra	Portogallo	Coimbra (PR)

21	Juíza Conselheira Supremo Tribunal de Justiça	Portogallo	Coimbra (PR)
22	Juiz Desembargador Tribunal da Relação do Porto	Portogallo	Coimbra (PR)
23	Professor Auxiliar Universit� di Coimbra	Portogallo	Coimbra (PR)
24	Inspectora Adjunta do Servio de Estrangeiros e Fronteiras Servio de Estrangeiros e Fronteiras	Portogallo	Coimbra (PR)
25	Coordenadora Regional (centro) - Associao para o Planeamento da Família Associao para o Planeamento da Família	Portogallo	Coimbra (PR)
26	Psicóloga	Portogallo	Coimbra (PR)
27	Coordenador de Investigao Criminal Polícia Judiciária	Portogallo	Lisbona (PR)
28	Chefe de equipa do Observat�rio do Tr�fico de Seres Humanos Servio de Estrangeiros e Fronteiras	Portogallo	Lisbona (PR)

5. *Le tracce di intervista*

I traffici illeciti nel Mediterraneo: Il contrabbando di sigarette

Lo scenario

- 1) Conoscere se e in che misura, a parere dell'intervistato, il fenomeno del contrabbando di sigarette rappresenta ad oggi una questione problematica;
- 2) Quali sono le dimensioni del fenomeno? (Approfondire i volumi di affari, i prodotti esportati illegalmente) quali le principali rotte, i paesi di origine, di transito e di destinazione; (se alcuni prodotti illeciti arrivano solo in alcuni paesi o in più paesi di destinazione (ad es. il caso delle *Illicit whites*);
- 3) Approfondire il profilo dei consumatori di tabacchi illeciti: caratteristiche soggettive, diffusione territoriale, eventuali differenze da un territorio all'altro (si consideri che il volume delle sigarette illecite consumate si attesta intorno al 4%).
- 4) Quali sono le tendenze evolutive del fenomeno del contrabbando?
 - a. Approfondire le trasformazioni del fenomeno del contrabbando in seguito al recepimento della normativa europea (direttiva 40/2014) che introduce nuove restrizioni relative alla lavorazione, alla presentazione e alla vendita dei prodotti del tabacco;
 - b. Approfondire le trasformazioni del fenomeno del contrabbando in relazione all'aumento del prezzo del tabacco lecito e all'inasprirsi della crisi economica (in considerazione del fatto che

- a. la crescita del prezzo dei prodotti leciti può alimentare la domanda di prodotti illegali; b. il tabacco illecito, in un momento di crisi economica, potrebbe consentire alle persone con maggiori difficoltà economiche di mantenere le proprie abitudini legate al consumo di tabacco);
 - c. Approfondire l'eventuale trasformazione del fenomeno del contrabbando in relazione alla diffusione della sigaretta elettronica.
- 5) Approfondire le dinamiche dell'offerta di tabacco illecito al livello della distribuzione all'ingrosso e al dettaglio (quali cambiamenti sono intercorsi nella filiera e nella vendita al dettaglio, se vi è l'esistenza di consolidati rapporti fiduciari tra i diversi attori).

L'organizzazione dei traffici illeciti

- 6) Approfondire «l'organizzazione sociale» del fenomeno criminale. Come sono strutturate le reti dei contrabbandieri? come è organizzato il trasporto e chi lo finanzia? (c'è una regia unica oppure prevale un modello decentralizzato; specializzazione funzionale dei diversi gruppi criminali rispetto ad ogni fase.
- 7) Approfondire chi sono i trafficanti (approfondire le caratteristiche dei diversi soggetti coinvolti nel contrabbando di sigarette);
- a. Quali sono i gruppi più attivi? (albanesi, russi, slavi, ecc.)
 - b. Caso per caso, o se è rilevante etnia per etnia, come sono composti i gruppi criminali fatti da stranieri? Svolgono la loro attività soltanto in loco, o hanno rapporti con la madrepatria, o

ancora si tratta di cellule locali di più vaste organizzazioni criminali sovranazionali?

- 8) Qual è il *modus operandi* dei trafficanti?
 - a. quali sono gli strumenti maggiormente utilizzati dai trafficanti? (minaccia e uso della forza, coercizione, frode, persuasione, inganno, abuso di potere, corruzione, distribuzione di denaro o altri benefici)
- 9) Conoscere (se e) in che misura e in quale stadio sono coinvolte organizzazioni di stampo mafioso;
 - a. In quale parte della filiera intervengono le organizzazioni mafiose?
- 10) Approfondire l'esistenza e le tipologie di collegamenti e relazioni tra diversi gruppi criminali; la *natura* dei legami tra organizzazioni criminali: ad esempio di natura economica o di potere e supremazia (egemonia/subordinazione) ecc.

Casi concreti

- 11) Conoscere casi concreti che hanno coinvolto organizzazioni/reti criminali impegnate nel contrabbando di sigarette, nel territorio specifico di riferimento dell'intervistato (indagini che hanno coinvolto uno o più gruppi criminali nel territorio di riferimento, ma anche in chiave transnazionale).

Connessioni tra traffici illeciti

- 12) Conoscere se e in che misura esiste un collegamento tra il contrabbando di sigarette e altri traffici illeciti nel Mediterraneo (nello specifico traffico di stupefacenti, traffico di migranti);

- 13) I proventi del contrabbando di sigarette vanno a finanziare altri traffici illeciti?
- 14) Il contrabbando di sigarette sfrutta le rotte illegali di altri traffici illeciti?
- 15) Sono emerse connessioni tra diverse organizzazioni specializzate in traffici illeciti differenti?

Le attività di contrasto

- 16) Conoscere se e come viene affrontato il problema dal punto di vista delle attività di contrasto (il tipo di iniziative, interventi ecc. messi in campo, le modalità della loro attuazione, i risultati conseguiti)
- 17) Esiste un problema di cooperazione tra polizie di differenti paesi per stroncare il contrabbando di sigarette?

Specificità territoriali (conoscenza del fenomeno in relazione ai contesti di riferimento)

- 18) Quali sono i punti di forza del proprio territorio rispetto al fenomeno del contrabbando di sigarette? (ad esempio: l'esistenza di forze di polizia specializzate; il presidio dei confini; la legislazione in materia; ecc.)
- 19) Quali sono i punti di debolezza del proprio territorio rispetto al fenomeno del contrabbando di sigarette? (ad esempio: la prossimità ai valichi di confine; la presenza di grandi porti internazionali; la mancanza di controlli; la carenza normativa; la presenza di organizzazioni mafiose, ecc.)

Proposte di intervento

- 20) Valutazione complessiva della situazione nel proprio Paese con specifico riferimento al fenomeno del contrabbando di sigarette e individuazione di proposte ed

interventi concreti per superare gli elementi di criticità e valorizzare i punti di forza del territorio.

- 21) Come potrebbe essere modificata la legislazione comunitaria sul contrabbando di sigarette per consentire all'UE ed agli Stati membri di rafforzare la risposta contro i trafficanti e la criminalità organizzata?

I traffici illeciti nel Mediterraneo: Il traffico di migranti (migrant smuggling)

Lo scenario

- 1) Conoscere in che misura, a parere dell'intervistato, il fenomeno del traffico di migranti (smuggling) rappresenta una questione problematica anche in relazione a forme di sfruttamento (trafficking);
- 2) Quali sono le dimensioni del fenomeno? Quali le principali aree geografiche da cui partono i migranti e quali quelle maggiormente interessate dal trafficking?
- 3) Approfondire il profilo socio-demografico dei migranti (economici, rifugiati, richiedenti asilo ecc.)
- 4) Quali sono le tendenze evolutive del fenomeno del traffico di migranti? (anche in relazione ai cosiddetti fattori di espulsione e di attrazione considerati le cause da cui scaturisce il traffico di migranti).

L'organizzazione dei traffici illeciti

- 5) Approfondire «l'organizzazione sociale» del fenomeno criminale. Come sono strutturate le reti dei trafficanti? come è organizzato il viaggio e chi lo finanzia? (ad esempio c'è una regia unica oppure prevale un modello decentralizzato; specializzazione funzionale dei diversi

- gruppi criminali rispetto ad ogni fase (reclutamento, trasporto, trasferimento, ricevimento).
- 6) Approfondire chi sono i trafficanti (approfondire le caratteristiche dei diversi soggetti coinvolti nel traffico di migranti);
 - a. Quali sono i gruppi più attivi?
 - b. Per le principali etnie coinvolte, come sono composti i gruppi criminali fatti da stranieri? si tratta di cellule locali di più vaste organizzazioni criminali sovranazionali?
 - 7) Approfondire il *modus operandi* dei trafficanti di migranti
 - b. quali sono gli strumenti maggiormente utilizzati dai trafficanti? (minaccia e uso della forza, coercizione, frode, persuasione, inganno, abuso di potere, corruzione, distribuzione di denaro o altri benefici)
 - c. quali differenze nel *modus operandi* dei trafficanti tra smuggling e trafficking?
 - 8) Conoscere (se e) in che misura e in quale stadio sono coinvolte organizzazioni di stampo mafioso;
 - a. Approfondire il ruolo delle “altre mafie” (mafia albanese, russa, turca, nigeriana, georgiana, ucraina e cinese)
 - 9) Approfondire il ruolo dei facilitatori delle organizzazioni criminali (ad esempio la questione controversa sul coinvolgimento delle ONG);
 - 10) Approfondire l’esistenza e le tipologie di collegamenti e relazioni tra diversi gruppi criminali; la *natura* dei legami tra organizzazioni criminali: ad esempio di natura economica o di potere e supremazia (egemonia/subordinazione) ecc.

Casi concreti

- 11) Conoscere casi concreti che hanno coinvolto organizzazioni/reti criminali impegnate nel traffico di migranti, nel territorio specifico di riferimento dell'intervistato (indagini che hanno coinvolto uno o più gruppi criminali nel territorio di riferimento, ma anche in chiave transnazionale).

Connessioni tra traffici illeciti

- 12) Approfondire le connessioni tra traffico dei migranti e forme di sfruttamento e di tratta;
- 13) Conoscere se e in che misura esiste un collegamento tra il traffico di migranti e altri traffici illeciti nel Mediterraneo (nello specifico traffico di stupefacenti, contrabbando di sigarette);
- 14) I proventi del traffico di migranti vanno a finanziare altri traffici illeciti?
- 15) Il traffico di migranti sfrutta le rotte illegali di altri traffici illeciti?
- 16) Sono emerse connessioni tra diverse organizzazioni specializzate in traffici illeciti differenti?

Le attività di contrasto

- 17) Conoscere se e come viene affrontato il problema dal punto di vista delle attività di contrasto (il tipo di iniziative, interventi ecc. messi in campo, le modalità della loro attuazione, i risultati conseguiti)
- 18) Esiste un problema di cooperazione tra polizie di differenti paesi per stroncare il traffico di persone?

Specificità territoriali (conoscenza del fenomeno in relazione ai contesti di riferimento)

- 19) Quali sono i punti di forza del proprio territorio rispetto al fenomeno del traffico di migranti? (ad esempio: l'esistenza di forze di polizia specializzate; il presidio dei confini; la legislazione in materia; ecc.)
- 20) Quali sono i punti di debolezza del proprio territorio rispetto al fenomeno del traffico di migranti? (ad esempio: la prossimità ai valichi di confine; la presenza di grandi porti internazionali; la mancanza di controlli; la carenza normativa; la presenza di organizzazioni mafiose, ecc.)

Proposte di intervento

- 21) Valutazione complessiva della situazione nel proprio Paese con specifico riferimento al fenomeno del traffico di migranti, alle politiche e individuazione di proposte ed interventi concreti per superare gli elementi di criticità e valorizzare i punti di forza del territorio
- 22) Come potrebbe essere modificata la legislazione comunitaria sul traffico dei migranti per consentire all'UE ed agli Stati membri di rafforzare la risposta contro i trafficanti e la criminalità organizzata?

I traffici illeciti nel Mediterraneo: Il traffico di stupefacenti

Lo scenario

- 22) Conoscere se e in che misura, a parere dell'intervistato, il fenomeno del traffico di stupefacenti rappresenta ad oggi una questione problematica;
- 23) Quali sono le dimensioni del fenomeno? (Approfondire i volumi di affari, le droghe principali anche quelle sintetiche) quali le principali rotte, i paesi di origine, di

transito e di destinazione; (se alcuni prodotti illeciti arrivano solo in alcuni paesi o in più paesi di destinazione;

- 24) Quali sono le tendenze evolutive del fenomeno? (nuove sostanze, es. il caso delle smart drugs, nuove rotte ecc.);
- d. Approfondire i cambiamenti in atto rispetto alle tradizionali aree di produzione (per tipologia di droga, cocaina, eroina, cannabinoidi, droghe sintetiche)
- 25) Approfondire le dinamiche dell'offerta al livello della distribuzione all'ingrosso e al dettaglio, cambiamenti che sono intercorsi nella filiera e nella vendita al dettaglio, se vi è l'esistenza di consolidati rapporti fiduciari tra i diversi attori.

L'organizzazione dei traffici illeciti

- 26) Approfondire «l'organizzazione sociale» del fenomeno criminale. Come sono strutturate le reti dei trafficanti? come è organizzato il trasporto e chi lo finanzia? (c'è una regia unica oppure prevale un modello decentralizzato; specializzazione funzionale dei diversi gruppi criminali rispetto ad ogni fase.
- 27) Approfondire chi sono i trafficanti (approfondire le caratteristiche dei diversi soggetti coinvolti nel traffico di stupefacenti);
- a. Quali sono i gruppi più attivi per stupefacente? (nigeriani, albanesi, messicani, colombiani, altri sudamericani, mafie slave, ecc.)
 - b. Caso per caso, o se è rilevante etnia per etnia, come sono composti i gruppi criminali fatti da stranieri? Svolgono la loro attività soltanto in loco (ad esempio limitandosi allo spaccio di sostanze

gestite a monte da altri gruppi), o hanno rapporti con la madrepatria, o ancora si tratta di cellule locali di più vaste organizzazioni criminali sovranazionali?

28) Qual è il *modus operandi* dei trafficanti?

a. quali sono gli strumenti maggiormente utilizzati dai trafficanti? (minaccia e uso della forza, coercizione, frode, persuasione, inganno, abuso di potere, corruzione, distribuzione di denaro o altri benefici)

29) Conoscere (se e) in che misura e in quale stadio sono coinvolte organizzazioni di stampo mafioso;

a. In quale parte della filiera intervengono le organizzazioni mafiose?

b. Come avvengono i rapporti con i paesi produttori di stupefacenti? Vi sono degli intermediari che operano nei paesi di origine? Quanto è importante il peso di una organizzazione mafiosa per la riuscita dei traffici?

30) Approfondire l'esistenza e le tipologie di collegamenti e relazioni tra diversi gruppi criminali; la *natura* dei legami tra organizzazioni criminali: ad esempio di natura economica o di potere e supremazia (egemonia/subordinazione) ecc.

Casi concreti

31) Conoscere casi concreti che hanno coinvolto organizzazioni/reti criminali impegnate nel traffico di stupefacenti, nel territorio specifico di riferimento dell'intervistato (indagini che hanno coinvolto uno o più gruppi criminali nel territorio di riferimento, ma anche in chiave transnazionale).

Connessioni tra traffici illeciti

- 32) Conoscere se e in che misura esiste un collegamento tra il traffico di stupefacenti e altri traffici illeciti nel Mediterraneo (nello specifico contrabbando di sigarette, traffico di migranti);
- 33) I proventi del traffico di stupefacenti vanno a finanziare altri traffici illeciti?
- 34) Il traffico di stupefacenti sfrutta le rotte illegali di altri traffici illeciti?
- 35) Sono emerse connessioni tra diverse organizzazioni specializzate in traffici illeciti differenti?

Le attività di contrasto

- 36) Conoscere se e come viene affrontato il problema dal punto di vista delle attività di contrasto (il tipo di iniziative, interventi ecc. messi in campo, le modalità della loro attuazione, i risultati conseguiti)
- 37) Esiste un problema di cooperazione tra polizie di differenti paesi per stroncare il traffico di stupefacenti?

Specificità territoriali (conoscenza del fenomeno in relazione ai contesti di riferimento)

- 38) Quali sono i punti di forza del proprio territorio rispetto al fenomeno del traffico di stupefacenti? (ad esempio: l'esistenza di forze di polizia specializzate; il presidio dei confini; la legislazione in materia; ecc.)
- 39) Quali sono i punti di debolezza del proprio territorio rispetto al fenomeno del traffico di stupefacenti? (ad esempio: la prossimità ai valichi di confine; la presenza di grandi porti internazionali; la mancanza di controlli; la

carezza normativa; la presenza di organizzazioni mafiose, ecc.)

Proposte di intervento

- 40) Valutazione complessiva della situazione nel proprio Paese con specifico riferimento al fenomeno del traffico di stupefacenti e individuazione di proposte ed interventi concreti per superare gli elementi di criticità e valorizzare i punti di forza del territorio.
- 41) Come potrebbe essere modificata la legislazione traffico di stupefacenti per consentire all'UE ed agli Stati membri di rafforzare la risposta contro i trafficanti e la criminalità organizzata?

6. L'analisi degli studi di caso

Per quanto riguarda l'analisi del materiale giudiziario è stata operata una rassegna ed una selezione principali operazioni condotte in Italia sui tre traffici effettuate in Italia negli ultimi tre anni. A partire da tale ricostruzione sono stati raccolti casi inerenti i tre traffici estratti dai documenti giudiziari (ordinanze di custodia cautelare). In taluni casi le vicende (i casi) sono stati ricostruiti attraverso l'analisi di report istituzionali e articoli giornalistici. Sono state infine selezionate informazioni analitiche per ciascun caso evidenziato. Di seguito si riporta una descrizione delle singole colonne della tabella dei casi di studio.

Tabella 2 – Descrizione della tabella dei casi studio

<i>Colonna</i>	<i>Descrizione</i>
<i>Nome indagine</i>	Si tratta del nome convenzionale dell'indagine eseguita dalle forze dell'ordine
<i>Anno</i>	Anno di esecuzione del provvedimento della Magistratura
<i>Autorità</i>	Procura responsabile del procedimento
<i>N. Indagati</i>	Numero di soggetti indagati
<i>Rotta</i>	Percorso seguito dai trafficanti
<i>Traffico illecito 1</i>	Principale attività illecita dell'organizzazione criminale
<i>Traffico illecito 2</i>	Altra attività illecita dell'organizzazione criminale
<i>Mezzi</i>	Mezzi impiegati per la realizzazione del traffico illecito

La tabella riassuntiva dei casi contiene informazioni di base sulle singole indagini. I casi individuati all'interno hanno contribuito alla costruzione di un campione tipologico, non rappresentativo. Il campione - che ha consentito di rilevare la gamma delle caratteristiche strutturali, ma non di stimare il loro peso assoluto - è stato utilizzato non per estendere e generalizzare i casi all'universo le informazioni raccolte, ma per valutare la significatività delle differenze riscontrabili tra i traffici.

Tabella 2 - Elenco casi di studio considerati

NOME INDAGINE	ANNO	AUTORITÀ	N.	ROTTA	TRAFFICI ILLECITI		MEZZI
Ceuta	2018	Guardia Civil	4	Marocco-Spagna	Droga	Migranti	Motoscafi e gommoni

Jet Skies	2018	Guardia Civil	19	Marocco-Spagna	Droga	Migranti	Moto d'acqua
Yaravi	2017	Guardia Civil	16	Marocco-Spagna	Droga	Migranti	Motoscafi e gommoni
El Ejido	2019	Policia Nacional	8	Marocco-Spagna	Droga	Migranti	Motoscafi e gommoni
Janu	2019	Guardia Civil	7	Algeria-Spagna	Droga	Migranti	Motoscafi e gommoni
Scorpion Fish	2017	Procura di Palermo	15	Tunisia-Italia	TLE	Migranti	Motoscafi e gommoni
Scorpion Fish 2	2018	Procura di Palermo	13	Tunisia-Italia	TLE	Migranti	Motoscafi e gommoni
Caronte (Sicilia)	2018	Procura di Marsala	4	Tunisia-Italia	TLE	Migranti	Motoscafi e gommoni
Abiad	2019	Procura di Palermo	15	Tunisia-Italia	TLE	Migranti	Motoscafi e gommoni
Barbanera	2019	Procura di Palermo	12	Tunisia-Italia	TLE	Migranti	Motoscafi e gommoni
Griko	2017	Procura di Lecce	14	Albania-Italia	TLE	Droga	Motoscafi e gommoni
Musa nera	2018	Procura di Brindisi	9	Albania-Italia	TLE	Droga	Motoscafi e gommoni
Fiori di primavera	2019	Procura di Lecce	27	Albania-Italia	Droga	Armi	Motoscafi e gommoni
Caronte (Puglia)	2017	Procura di Lecce	12	Grecia-Italia	TLE	Migranti	Imbarcazioni a vela

In aggiunta alle informazioni suddette - a partire dall'analisi del materiale empirico (casi e interviste) il lavoro di ricerca è proseguito con l'approfondimento della dimensione organizzativa dei traffici illeciti. In particolare, in riferimento

all'analisi dei casi estratti dal materiale, sono stati approfonditi i seguenti aspetti:

- Il coordinamento riguarda la modalità di direzione dei traffici distinguendo tra modello centralizzato e modello decentralizzato.
- La dimensione prende in considerazione la numerosità del/ei gruppo/i criminale/i considerato/i nell'indagine.
- La strutturazione fa riferimento al livello organizzativo. Da questo punto di vista possiamo individuare a un estremo organizzazioni paramilitari altamente gerarchizzate, all'estremo opposto gruppi di pochi individui raggruppati attorno a un leader ma in alcuni casi privi anche di una leadership riconosciuta.
- L'ampiezza della rete fa riferimento al numero di nodi attraverso i quali viaggiano le merci o le persone nel caso dei migranti. Si tratta di un parametro ricostruito con una certa approssimazione (anche perché le indagini spesso fotografano solo una parte di questa rete, prevalentemente quella "italiana").
- Il tipo di legami: legami forti e deboli. I legami che si instaurano tra gruppi differenti sono "deboli" o meglio legami "ponte". I legami forti sono invece quelli che si osservano tra amici, familiari, parenti, persone dello stesso clan nel caso specifico. La fiducia è una risorsa cruciale per la criminalità, i broker in genere svolgono questa funzione di mediazione potendo contare sulla loro reputazione.