

In ogni caso, si tratta di un dato assai significativo e sicuramente allarmante, se si pensa che secondo studi recenti è stato affermato che circa il 5,3% della popolazione mondiale adulta assume abitualmente stupefacenti.

Tuttavia, ciò che preoccupa maggiormente è la continua espansione del mercato degli stupefacenti, ciò sia in considerazione del proliferare delle sostanze psicoattive illecite, sia per la creazione di nuovi mercati e nuove rotte, ma soprattutto per la miriade e varietà di soggetti ed organizzazioni coinvolti nel narcotraffico che spesso sono in connessione tra loro.

Il traffico di stupefacenti, infatti, non solo favorisce e rafforza i gruppi criminali coinvolti, ma contribuisce a sua volta a generare il sistema di relazioni che li lega e ruota attorno ad essi, superando i confini nazionali ed europei e consentendo lo sviluppo di veri e propri networks criminali internazionali che gestiscono la produzione, la lavorazione, il traffico, il brokeraggio e l'attività di distribuzione delle droghe mediante un sistema di tipo reticolare.

Per combattere un fenomeno di tale portata, sono state adottate e realizzate, soprattutto negli ultimi anni, delle azioni di contrasto sempre più efficaci, mirate a individuare e scompaginare le organizzazioni transnazionali dedite al traffico di stupefacenti, ma nonostante gli sforzi e le maggiori professionalità messe in campo nella lotta al narcotraffico deve ritenersi che, ancora oggi, non solo non si è riusciti a determinare la scomparsa del fenomeno, ma purtroppo siamo ancora lontani dall'ottenere un suo significativo ridimensionamento.

Di fronte ad un fenomeno così diffuso e allarmante occorre concentrare gli sforzi e indirizzare l'azione di contrasto verso una progressiva riduzione del mercato e, quindi, del giro di affari delle organizzazioni criminali che lo governano, intervenendo non solo sul piano repressivo dei sequestri di ingenti quantitativi di stupefacente ovvero degli arresti di diversi soggetti coinvolti a livello internazionale nell'attività illecita, ma anche e soprattutto sul piano del contrasto patrimoniale, sottraendo ai narcotrafficcanti ed alle organizzazioni criminali ricchezze e fondi utilizzati e reinvestiti nel settore del narcotraffico.

### ***I traffici delle organizzazioni criminali: le principali rotte del narcotraffico***

Pur potendosi affermare, in linea generale, che le principali rotte del narcotraffico siano da ricondurre ai canali provenienti dall'Africa, dai Balcani e dal Medio Oriente, tuttavia risulta necessario distinguere le differenti rotte, anche in virtù delle diverse tipologie di sostanze stupefacenti, comprendendo tra queste, anche quelle di nuova generazione presenti oggi sul mercato illegale.



Molto interessanti, sotto un profilo investigativo, i nuovi trends che riguardano il traffico di **cocaina**.

Come è noto - e come è stato evidenziato nel corso delle precedenti relazioni - le rotte della cocaina partendo dai paesi di produzione del sud America, seguivano, fondamentalmente tre rotte.

La prima verso il mercato nord americano attraverso il Messico (via terra, via mare e per via aerea) controllata dai grandi cartelli messicani presenti anche nei territorio di produzione.

La seconda e la terza verso il mercato europeo.

In particolare, una attraverso la rotta africana. In questo caso la cocaina dopo l'attraversamento dell'Atlantico via mare, viene stoccata in grandi depositi presenti nei paesi centro-africani che si affacciano sull'oceano e, poi, dal centro dell'Africa viene spedita verso l'Europa nei modi più diversi (ovulatori imbarcati sulle linee aeree, via mare verso i porti europei, prima via terra e poi via mare, ecc).

L'altra, invece, via mare, direttamente, dai porti sud e centro americani verso l'Europa ed i suoi porti, per lo più imbarcata nelle navi porta-container. I punti di approdo sono collocati, oramai, su tre grandi direttrici: i grandi porti dell'Europa settentrionale (Amsterdam, Rotterdam, Anversa), quelli dell'Europa meridionale -spagnoli ed italiani - e infine (e si tratta di un novità degli ultimi anni) quelli ubicati nel Mar Nero (Odessa, Costanza, ecc). In quest'ultimo caso, la cocaina, o rifornisce direttamente i mercati dell'est e del centro Europa, oppure viene trasportata su gomma (quindi all'interno di camion e grandi auto-articolati) verso l'Europa occidentale attraverso la via balcanica o attraverso il centro Europa. Quest'ultima rotta, che può sembrare poco realistica e maggiormente dispendiosa atteso il giro vizioso dello stupefacente, non deve sorprendere.

Infatti, ciò che interessa maggiormente alle organizzazioni criminali è che il trasporto sia sicuro ed il carico giunga a destinazione, anche se i costi dovessero risultare particolarmente elevati.

I gruppi di narcotrafficienti, negli ultimi anni, hanno registrato, da un lato, una maggiore attenzione nei controlli ed una più efficace azione repressiva nei porti dell'Europa occidentale e, dall'altro, una maggiore permeabilità di quelli dell'Europa orientale, iniziato ad intensificare il traffico verso questi ultimi.

In Italia, il fenomeno è stato apprezzato laddove, ad una maggiore attività di controllo nel porto di Gioia Tauro (che per ovvie ragioni geografiche e tradizionali è stato, da sempre, il porto della più grande organizzazione narcotrafficante europea, la 'ndrangheta) è corrisposta una diversificazione delle rotte verso i porti dell'Italia centrale e settentrionale (Livorno, Genova, ecc.).



I sequestri di cocaina eseguiti in ambito nazionale hanno comunque fatto registrare un decremento relativo all'anno 2017 (-12,88%), da considerarsi in ragione delle aumentate difficoltà in campo investigativo, dovute al sempre più difficoltoso controllo delle più moderne tecniche di comunicazione adottate dai narcotrafficienti, basate ormai costantemente sull'uso della rete informatica. Rimane, tuttavia, inalterato l'interesse delle organizzazioni autoctone e straniere operanti in Italia per lo specifico settore. Al riguardo le forniture di cocaina, alle quali sono interessate pressoché tutte le organizzazioni criminali attive nel narcotraffico, arrivano in Italia, dai luoghi di produzione sudamericani e da quelli di stoccaggio africani ed europei, attraverso molteplici rotte e con metodi di occultamento che variano e che vengono adottate in funzione di regole commerciali e delle attività di interdizione.

Il dato nazionale relativo ai sequestri di **eroina**, dopo un segnale di sensibile decremento registrato nell'anno precedente, nel 2017 ha mostrato una certa ripresa. La crescente produzione di oppio ed eroina in Afghanistan negli ultimi anni ha determinato, soprattutto nel Nord Europa, un deciso aumento di disponibilità sostanza ad alta percentuale di purezza, generando gravi ripercussioni anche sul territorio nazionale, come dimostrerebbe l'incremento del 9,70% del numero di decessi per overdose registrato nel 2017 rispetto all'anno precedente.

Le rotte principali continuano ad essere quelle classiche dei Balcani e del Nord Europa.

La rotta balcanica che origina dalla Turchia e da qui si sviluppa verso l'Europa prevede tre percorsi principali che, a loro volta, possono presentare diramazioni in direzioni alternative:

-la rotta meridionale che parte dalla Turchia e si estende via mare verso la Grecia e l'Albania per avere come destinazione l'Italia;

-la rotta occidentale che origina sempre dalla Turchia, dopo aver attraversato la parte più occidentale della Bulgaria, passando per il Kosovo, la Serbia, la Bosnia- Erzegovina, la Croazia, la Slovenia si indirizza verso l'Italia ovvero verso l'Austria per poi confluire nei paesi del Nord Europa. Una variante di questa rotta prevede che dalla Bulgaria si raggiunga la Macedonia e da lì via mare direttamente verso l'Italia.

-la rotta settentrionale che origina sempre dalla Turchia sviluppa il proprio percorso in direzione della Bulgaria, quindi prosegue attraverso la Romania, l'Ungheria, la Slovacchia, la Repubblica Ceca e, da qui, attraversando parte della Slovenia finisce il suo percorso in Italia.

I mezzi più utilizzati per il trasporto terrestre delle sostanze stupefacenti sono senza dubbio i TIR, ma talvolta vengono utilizzati anche gli autobus turistici.



In quest'ultimo caso, le organizzazioni criminali dedite al traffico di stupefacenti si avvalgono della compiacenza di alcune agenzie di viaggio le quali si prestano ad organizzare gite turistiche in Turchia ovvero in altri Stati che si trovano lungo la rotta balcanica, prevalentemente in quelli ove sono collocati i depositi dello stupefacente.

Meno frequentemente la droga viene fatta arrivare in Europa occidentale a bordo di automobili e camper, trattandosi di mezzi di trasporto che comportano maggiore facilità di controllo da parte delle forze di polizia e che hanno una minore capacità di stoccaggio. Per cui in questo caso si tratta di viaggi organizzati da narcotrafficienti improvvisati tali o comunque che agiscono al di fuori di organizzazioni criminali dedite stabilmente al narcotraffico.

Oltre alla rotta balcanica che sembra stia sperimentando un nuovo percorso attraverso il Caucaso, in alcuni casi passando per l'Iraq, la novità principale è costituita dalla “ **rotta africana**”, sia con riferimento agli Stati dell'area del Maghreb in relazione all'eroina di provenienza afghana, sia con riguardo all'Africa occidentale con riferimento all'eroina proveniente dal c.d. triangolo d'oro ovvero il sud est asiatico (Laos e Myanmar). Tale rotta che utilizza l'Africa come area di smistamento riguarda non più solo l'eroina, ma anche la morfina, la resina da cannabis e le metanfetamine.

Per quanto riguarda le rotte aeree, risulta evidente come negli aeroporti internazionali si realizzi un importante e significativo ingresso degli stupefacenti soprattutto se provenienti da paesi lontani. Ovviamente, in questo caso vengono utilizzati dei corrieri che tuttavia trasportano quantitativi non ingenti di droga.

L'Italia, poi, continua ad essere un importante crocevia del narcotraffico internazionale anche grazie allo sfruttamento delle rotte marittime: via mare transita nel nostro paese il quantitativo più rilevante della droga sequestrata alla frontiera. In particolare, si è già detto del ruolo di primo piano assunto negli ultimi anni, oltre che dal porto di Gioia Tauro (che rappresenta il più grande terminal per il transhipment nel bacino del mediterraneo, oltre che il più importante snodo commerciale di accoglienza delle merci ove queste vengono stoccate temporaneamente in attesa di una destinazione finale), anche dai porti di Genova e Livorno, prescelti soprattutto dalla 'ndrangheta che, grazie agli appoggi garantiti da esponenti di locali organizzate e presenti nel centro e nel nord dell'Italia, continua ad essere l'organizzazione mafiosa italiana più potente nella gestione del traffico internazionale di stupefacenti.

