



GENI Grupo de
Estudos
dos Novos
Illegalismos



POLICY PAPER

Brasile: la frontiera liquida del narcotraffico

Progetto “The LatAm Connection. L’expertise italiana nella cooperazione europea per la lotta a criminalità organizzata e narcotraffico in America Latina”





Il paper

Il seguente Paper è presentato nell'ambito del progetto “The LatAm Connection. L’expertise italiana nella cooperazione europea per la lotta a criminalità organizzata e narcotraffico in America Latina”.

Lo studio è stato condotto ed elaborato dall'Osservatorio sulla Criminalità Organizzata del Centro Studi AMIStaDeS APS e il Grupo de Estudos dos Novos Ilegalismos (GENI) dell'Universidade Federal Fluminense di Rio de Janeiro.

Gli analisti che hanno collaborato sono stati:

Centro Studi AMIStaDeS APS: Alessio Briguglio, Francesco Guerra, Mariarita Piraino, Ulisse Romei.

GENI: Daniel Veloso Hirata, Carolina Christoph Grillo, Renato Coelho Dirk, Matheus Cavalcanti Pestana.

INDICE

Introduzione.....	5
Parte 1 - Il potenziale di sinergie tra Brasile e Italia per rafforzare la cooperazione europea contro il narcotraffico.....	8
1. Analisi storica della cooperazione tra Unione Europea e Brasile contro il crimine organizzato.....	9
1.1 Specifiche di coordinamento con l'Italia.....	9
2. Le operazioni congiunte tra la Polizia Federale e i corpi di polizia europei.....	10
2.1 Progetti di cooperazione di polizia ed operazioni rilevanti.....	11
3. Le vulnerabilità dell'Unione Europea: la proliferazione del narcotraffico nell'Area Schengen e le rotte articolate nei Paesi di confine.....	12
3.1 L'assenza di un quadro normativo condiviso in materia di narcotraffico.....	12
3.2 Lo stato dell'arte della cooperazione contro il narcotraffico.....	14
4. Le connessioni tra organizzazioni criminali brasiliane e italiane.....	15
4.1 Valutazione delle dinamiche e dei meccanismi.....	17
5. Il commercio criminale.....	18
Parte 2 - Prospettive nella lotta al narcotraffico tra Brasile e Unione Europea: il ruolo dell'Italia	20
1. La formazione reciproca nel campo investigativo.....	21
2. La formulazione di procedure armonizzate di natura tecnico-logistica.....	25
3. I potenziali ostacoli nello scambio di informazioni e la cooperazione bilaterale.....	29
4. Le buone pratiche per una cooperazione efficace contro il narcotraffico.....	33



ALLEGATO 1 - Porti, Hotspot e Rotte. Come il traffico marittimo plasma il narcotraffico tra Brasile e UE: la rilevanza degli hotspot in Africa, le tecniche di trasporto ed elusione dei controlli e rilevanza delle tecnologie sottomarine.....	40
1.1. La sorgente: il Brasile e la regione latinoamericana.....	41
1.1.1. Porti marittimi di principale rilevanza.....	41
1.1.2. Porti fluviali e amazzonici di rilevanza strategica.....	42
1.2. Il transito: le regioni terze di articolazione delle rotte.....	42
1.2.1. Hotspot e Hubs verso l'Unione Europea: Africa.....	45
1.3. La destinazione: Unione Europea.....	47
1.3.1. Porti Marittimi e isole di articolazione verso l'Unione Europea.....	48
1.4. L'ambiente operativo del narcotraffico.....	50
1.4.1. Mezzi di transito: tipologie di navigli e nuove tecnologie.....	50
1.4.2. Metodi di trasporto: elusione, contaminazione e occultamento della cocaina.....	60
1.4.3. Aree operative del narcotraffico.....	72
ALLEGATO 2 - Attori di rilievo regionali e internazionali.....	83
2.1 Brasile - Organizzazioni criminali transnazionali.....	84
2.2 Unione Europea - Organizzazioni criminali italiane operanti in Brasile.....	86
ALLEGATO 3 - Economie sussidiarie e traffici dal Brasile: precursori, attrezzature e infrastrutture per la produzione di cocaina.....	88



Introduzione

Il Brasile si è affermato come uno dei principali hub logistici per il traffico internazionale di cocaina, con i suoi porti marittimi che fungono da snodi critici per l'esportazione verso l'Europa e l'Africa. Secondo dati riferiti agli anni 2015 - 2024, il Porto di Santos, il più grande dell'America Latina, domina questo traffico grazie alla connettività con le rotte globali e alla sua vicinanza ai principali centri di ricevimento/smistamento di cocaina, quali la città di San Paolo, dove ogni operazione logistica legata al narcotraffico internazionale è diretta dal Primeiro Comando da Capital (PCC).

L'Amazzonia, con la sua fitta rete fluviale e le sue frontiere porose, si è ormai da tempo trasformata in un crocevia sempre più rilevante per il traffico di cocaina. I fiumi Solimões, Madeira e Rio Negro sono utilizzati per trasportare la droga dai Paesi produttori (Colombia, Perù e Bolivia) verso i porti atlantici, eludendo i controlli terrestri. Porti fluviali come Belém (Pará) e Santana (Amapá) sono punti chiave per il trasbordo verso le rotte marittime, sfruttando la scarsa sorveglianza. È stato accertato come, grazie a possibili reti corruttive interne alle aree portuali o di deposito, i container interessati vengano informalmente prelevati, contaminati, e reinseriti nelle aree sotto controllo attraverso diverse tecniche che possono coinvolgere direttamente merci legali (si pensi a zucchero, caffè e farine, ma anche cacao e cereali).

Sebbene la marijuana sia la droga più consumata in Brasile, il mercato della cocaina rimane il più redditizio; tuttavia, con l'intensificarsi della cooperazione tra Stati membri UE e Stati latinoamericani, la pianificazione delle rotte verso l'Europa è cambiata. Le organizzazioni criminali hanno sviluppato una forte avversione al rischio, considerati il costo dei trasporti e i prezzi di consegna. Come conseguenza del trade off, in cui i costi di consegna aumentano al fine di ridurre il rischio di sequestro, gli attori criminali hanno tracciato rotte più estese, coinvolgendo molteplici regioni geografiche, analizzate nel presente lavoro a seconda delle fasi in cui vengono attivate (fase di partenza, territorialmente estesa tra i siti di primo caricamento della cocaina e le acque davanti le coste brasiliane; fase di transito, geograficamente circoscritta a zone marittime ideali per lo scambio offshore, porti di transito, Paesi di transito portuale, e acque dinanzi le coste; fase di destinazione,



che si estende dalle zone economiche esclusive dell'Unione Europea, alle aree portuali e anche le aree interne destinate alla consegna della cocaina).

Una notevole parte delle rotte dal Brasile non segue un percorso lineare; articolandosi su diverse regioni di transito, tali percorsi vengono selezionati sulla base di affinità linguistiche-culturali e della posizione strategica dei Paesi nei pressi delle principali linee logistiche globali con sbocco sia sul Mediterraneo sia sulle coste del Nord-Europa. Un ulteriore fattore strettamente legato alle tecniche di transito che determina il dirottamento nei porti di Africa o Asia, è la tipologia di imbarcazioni presenti sulle supply chain del commercio verso l'UE.

Il presente policy paper si basa dunque su tutti questi assunti, validati dalla precedente ricerca effettuata e le cui risultanze sono raccolte ne:

- l'Allegato 1, che esamina nel dettaglio porti, hotspot e rotte interessati dal traffico di cocaina (nonché le diverse tipologie di mezzi tecnologici utilizzati o modalità di caricamento, quali ad esempio parisiting o drop-on);
- l'Allegato 2, che analizza i principali attori coinvolti in tale traffico;
- l'Allegato 3, che abbozza quelle che sono le altre economie che ruotano intorno al traffico di cocaina e che potrebbero costituire un nuovo filone di ricerca.

L'analisi approfondita delle connessioni esistenti, nel contesto del narcotraffico internazionale, tra il Brasile e i principali Paesi di destinazione europei, con un focus particolare sull'Italia, ha restituito un quadro chiaro e articolato di un fenomeno criminale sempre più complesso.

La metodologia applicata, caratterizzata da una minuziosa raccolta di dati tramite l'uso di fonti aperte e di natura istituzionale, ha avuto particolare riguardo delle fonti aventi base in Brasile e nella regione latinoamericana.

La costruzione del modello di network si è basata sulla traduzione dei dati ricevuti dai partner brasiliani e l'analisi è stata condotta attraverso matrici *python* in grado di evidenziare e identificare cluster ricorrenti e intensità delle connessioni, tra i nodi rilevati.

Dal punto di vista qualitativo, si è fatto ricorso a fonti di natura tecnica per l'analisi dei principali trend tecnologici, lo studio delle aree marittime ad alta densità commerciale e l'analisi dei fattori geografici favorevoli allo sviluppo delle rotte. La raccolta qualitativa sugli attori coinvolti nel



narcotraffico è basata sulla reportistica istituzionale, accademica, e giornalistica, con un'accurata valutazione delle fonti.

Una volta avvalorata solidamente la ricerca effettuata, si è proceduto alla redazione del presente rapporto che, nella sua prima parte, approfondisce le sinergie storiche e attuali tra Brasile e l'Unione Europea nella lotta contro il crimine organizzato, evidenziandone vulnerabilità e potenzialità. L'analisi storica esplora le modalità attraverso le quali i due attori hanno collaborato, con particolare riferimento al ruolo centrale della Polizia Federale e delle forze di polizia europee.

Particolarmente significativa risulta la cooperazione tra Italia e Brasile, attraverso l'analisi delle operazioni rilevanti considerate. Partendo dunque dalla cooperazione operativa, sono state approfondite le vulnerabilità dell'Unione Europea nella sua dimensione estesa dell'area Schengen, le quali evidenziano la carenza di un quadro normativo comune e armonizzato in grado di far fronte alle sfide e alla versatilità del narcotraffico. Sulla base delle ricerche sviluppate, si è passati ad analizzare le connessioni tra le organizzazioni criminali brasiliane e italiane; le dinamiche e i meccanismi attraverso cui esse operano in maniera sinergica impattano inevitabilmente sul mercato criminale in generale, giacché sfruttano il traffico di merci illegali per alimentare attività criminali internazionali.

La seconda parte del report si concentra sul rafforzamento della cooperazione tra Brasile e Unione Europea nella lotta al narcotraffico. Tale obiettivo passa da una serie di snodi cruciali: la formazione reciproca degli operatori nel campo investigativo, la definizione di procedure tecnico-logistiche condivise, il superamento degli ostacoli nello scambio informativo e l'individuazione di buone pratiche operative. In questo quadro, l'Italia può svolgere un ruolo strategico come ponte tra l'America Latina e l'Europa, contribuendo a una risposta più integrata, efficace e sostenibile al crimine transnazionale.

Alla luce della crescente sofisticazione del crimine transnazionale, la cooperazione giudiziaria e di polizia tra Italia e Brasile si trova a un punto di svolta. Le proposte delineate all'interno del presente lavoro offrono strumenti concreti per un salto di qualità. In un contesto in cui le minacce trascendono i confini nazionali, rafforzare questa alleanza non è solo un'opportunità, ma una necessità strategica in cui appare opportuno un approccio lungimirante e basato sullo studio di scenari a breve e lungo termine.

L'evoluzione dei flussi illeciti impone una risposta integrata, a maggior ragione perché Italia e Brasile condividono rotte, sfide e obiettivi comuni funzionali ad anticipare l'azione delle reti criminali. Un proposito, che passa, necessariamente, per il superamento di approcci frammentati e per l'adozione di strategie sistemiche.



PARTE 1

IL POTENZIALE DI SINERGIE TRA BRASILE E ITALIA PER RAFFORZARE LA COOPERAZIONE EUROPEA CONTRO IL NARCOTRAFFICO



1. Analisi storica della cooperazione tra Unione Europea e Brasile contro il crimine organizzato

La cooperazione tra l'Unione Europea e il Brasile ha sviluppato una significativa sinergia nel contrasto alla criminalità organizzata, in particolare per quanto riguarda il narcotraffico transnazionale. Pertanto, il Paese, divenuto uno snodo strategico per l'esportazione di cocaina nel mercato europeo, ha progressivamente rafforzato i suoi rapporti con EUROPOL e le forze di polizia degli Stati membri dell'UE.

Dal 2017 si sono intensificati gli accordi di cooperazione tra le forze di polizia sotto la guida di EUROPOL; il Paese, infatti, contribuisce e partecipa alle indagini e alle attività investigative che lo coinvolgono. Sulla base di tali accordi, nel **2023** è stato firmato un accordo di cooperazione operativa tra Europol e la Polizia Federale Brasiliana, finalizzato allo scambio diretto di informazioni, analisi di rischio e intelligence operativa sul traffico di droga, le rotte marittime e i precursori chimici¹. L'Agreement, rinnovato ancora una volta nel marzo 2025, ha rafforzato la collaborazione tra Europol e le autorità di polizia brasiliane, facilitando lo scambio di informazioni e promuovendo indagini congiunte su reati gravi².

1.1 Specifiche di coordinamento con l'Italia

Negli ultimi anni, la collaborazione tra Italia e Brasile si è estesa anche alla formazione e allo scambio di competenze tra le forze dell'ordine. Nel 2023, la Guardia di Finanza italiana ha avviato programmi di addestramento con la Polizia Federale brasiliana per migliorare le tecniche di contrasto al riciclaggio di denaro, ai traffici illeciti e alla criminalità organizzata transnazionale³.

¹ <https://www.europol.europa.eu/partners-collaboration/agreements/brazil>

² <https://www.gov.br/mre/en/contact-us/press-area/press-releases/signing-of-a-cooperation-agreement-between-the-brazilian-federal-police-and-europol>

³ https://ambbrasil.esteri.it/it/news/dall_ambasciata/2023/04/firmato-a-brasil-primi-accordi/



Inoltre, le attività di addestramento sono state promosse anche in riferimento a metodi di analisi e investigazione dei flussi economici e finanziari legati al crimine organizzato⁴.

La cooperazione tra Italia e Brasile nella lotta al crimine organizzato ha radici profonde e si è rafforzata nel tempo attraverso trattati di estradizione, collaborazioni investigative e operazioni congiunte. L'accordo bilaterale tra Italia e Brasile in materia di giustizia ha portato a numerose operazioni di cattura di latitanti italiani rifugiati in Sud America, dimostrando l'efficacia del coordinamento tra le autorità giudiziarie e di polizia.

Tra le iniziative rilevanti nel 2023, nell'ambito della cooperazione tra Italia e Brasile, ha avuto luogo la visita di una delegazione di 82 funzionari della Polizia Civile e Militare dello Stato di San Paolo, in Italia per un corso dirigenziale. Durante il soggiorno, i delegati hanno visitato vari Uffici e Reparti delle Forze di polizia italiane, tra cui la Direzione Centrale per i Servizi Antidroga. L'obiettivo era lo scambio di informazioni e buone prassi nel contrasto alla criminalità organizzata, traffico di droga e riciclaggio⁵.

2. Le operazioni congiunte tra la Polizia Federale e i corpi di polizia europei

Negli ultimi anni, diverse operazioni di polizia hanno visto la collaborazione tra la Polizia Federale brasiliana e le forze dell'ordine europee. Una delle più significative è stata l'Operazione "TIBURON", coordinata da Europol e Interpol, che ha smantellato una rete internazionale di narcotraffico collegata alla 'Ndrangheta e al Primeiro Comando da Capital (PCC)⁶.

Queste operazioni congiunte hanno dimostrato l'efficacia della cooperazione tra le autorità in particolar modo, in riferimento alle operazioni RETIS e Spiderweb. Infatti, la prima ha smantellato

⁴https://www.esteri.it/en/sala_stampa/archivionotizie/comunicati/2024/10/cooperazione-italia-america-latina-farnesina-approva-programmi-di-formazione-per-le-forze-di-polizia-latinoamericane/?utm

⁵ Direzione Investigativa Antimafia. (2023). *Relazione semestrale: Primo semestre 2023*. Ministero dell'Interno.

⁶<https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/132-ndrangheta-mafia-members-arrested-after-investigation-belgium-italy-and-germany>



articolate reti logistiche del narcotraffico, facendo emergere il ruolo dei porti di Santos e Paranaguá come snodi chiave.

L'Operazione RETIS ha evidenziato l'attività della cellula brasiliana guidata da Zacarias Antonio Barcelos e il ruolo della cooperativa COOPANEXOS nella logistica di carichi illeciti.

2.1 Progetti di cooperazione di polizia ed operazioni rilevanti

Un'altra operazione rilevante è stata l'arresto di Rocco Morabito, uno dei più importanti narcotrafficienti della 'Ndrangheta, avvenuto in Brasile nel 2021 grazie alla cooperazione tra l'Interpol e le autorità italiane ed estradato in Italia il 6 luglio 2022⁷. La sua estradizione, completata già nel luglio 2022, ha rafforzato i meccanismi bilaterali di scambio informativo nel cappello del progetto I-CAN (INTERPOL Cooperation Against 'Ndrangheta). Di fatto, nell'arco temporale del progetto, la condivisione delle informazioni a livello operativo tra la Polizia Federale brasiliana, la Direzione Investigativa Antimafia (DIA) e Europol sono state portate avanti numerose operazioni che hanno portato a tonnellate di sequestri di cocaina nei porti di Santos, Gioia Tauro e Rotterdam (**Operazione Planeta, Operazione Exporta e l'Operazione Arctic Light**).

L'indagine, denominata **Operazione "Samba"**, ha documentato i rapporti tra la 'Ndrangheta piemontese e potenti cartelli brasiliani attivi nel sud del Paese, in particolare nello **Stato del Paraná**, utilizzato come base logistica per l'invio di grandi quantità di cocaina in container navali verso porti italiani e del Nord Europa. L'operazione si collega anche agli arresti nel 2019 a Praia Grande (San Paolo) degli storici latitanti **Nicola Assisi e Patrick Assisi**, considerati figure chiave nei traffici tra Italia e Brasile⁸. Nell'ambito della cooperazione giudiziaria tra Italia e Brasile avviata nel 2019, sono stati eseguiti 23 arresti (5 in Italia, 18 in Brasile) a carico di tre gruppi criminali coinvolti in traffico di droga via rotta atlantica e riciclaggio. Le indagini, coordinate dalla Direzione Distrettuale Antimafia di Torino e condotte da ROS, Carabinieri e Polizia Federale brasiliana, sono state

⁷ <https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/noticias/italiano-rocco-morabito-e-extraditado>

⁸ <https://antidroga.interno.gov.it/traffico-di-stupefacenti-su-rotta-atlantica-arrestati-23-narcotrafficienti-tra-italia-e-brasil-e-operazione-samba-del-raggruppamento-operativo-speciale-carabinieri-di-torino-e-della-polizia-federa/>



supportate da Europol, Eurojust, Interpol-I-Can, DCSA e autorità spagnole. Centrale il ruolo della **Joint Investigation Team (JIT)** siglata tra la Procura di Torino e le autorità brasiliane di Paran  e Paraíba, che ha permesso di mappare i legami tra la 'Ndrangheta piemontese e organizzazioni brasiliane attive nel traffico e nel riciclaggio. Le operazioni brasiliane '**Mafiusi**' e '**Conex o Paraíba**' hanno svelato un sistema strutturato di logistica e finanza criminale, con sequestri su entrambi i continenti.

Tale attivit  investigativa   stata considerata un modello di cooperazione per il contrasto alla criminalit  organizzata transnazionale.

3. Le vulnerabilit  dell'Unione Europea: la proliferazione del narcotraffico nell'Area Schengen e le rotte articolate nei Paesi di confine

3.1. L'assenza di un quadro normativo condiviso in materia di narcotraffico

L'Area Schengen, pensata come simbolo della libert  di movimento e della cooperazione tra Stati membri, ha mostrato nel tempo alcune vulnerabilit  strutturali rispetto alla gestione dei traffici illeciti. La rimozione dei controlli alle frontiere interne, se da un lato ha facilitato la circolazione di cittadini e merci, ha anche reso pi  permeabili i confini europei. Le reti criminali transnazionali sfruttano la libera circolazione interna, utilizzando **Paesi di confine** come snodi per lo smistamento delle sostanze stupefacenti, provenienti dall'America Latina e dai Balcani, verso i mercati dell'Europa occidentale.

Uno dei problemi pi  rilevanti in questo contesto   **l'assenza di un quadro normativo europeo realmente armonizzato in materia di contrasto al narcotraffico**. Sebbene esistano strumenti comuni – come le direttive europee, l'azione coordinata di **Europol** e le operazioni supportate da **Eurojust** – i singoli Stati membri conservano competenze e procedure autonome in materia penale, con notevoli differenze nei reati e nelle pene previste per il traffico di stupefacenti anche in termini



di classificazione delle sostanze, sanzioni e poteri investigativi. Questo **disallineamento normativo** complica le indagini transfrontaliere, rallenta la cooperazione giudiziaria e crea "zone grigie" giuridiche che i gruppi criminali sfruttano per eludere l'arresto o il sequestro dei beni.

Inoltre, nonostante la presenza del **Mandato d'Arresto Europeo**, le differenze procedurali tra le giurisdizioni rallentano l'applicazione rapida di misure cautelari. Ciò si riflette anche nell'attività di contrasto. Mentre in alcuni Paesi, infatti, (come l'Italia o la Francia) esistono, infatti, strutture specializzate nella lotta alla criminalità organizzata, in altri Stati – specie nei Balcani occidentali – il fenomeno è trattato senza le medesime risorse investigative.

La **strategia antidroga dell'UE 2021–2025** riconosce esplicitamente la necessità di rafforzare la cooperazione operativa e giuridica tra gli Stati membri, ma fino a oggi gli strumenti attuativi sono rimasti limitati, frammentari e in alcuni casi, puramente consultivi⁹. Pertanto, la valutazione finale della strategia ha sottolineato come molti obiettivi siano stati parzialmente completati. Le stesse considerazioni sono state raggiunte per il relativo **Action Plan**. Tuttavia, l'UE continua a sostenere un dialogo costante nell'ambito del contrasto al narcotraffico e ai precursori chimici attraverso strumenti e iniziative di rilievo. Da un punto di vista politico, il Consiglio dell'Unione Europea si aggiorna a cadenza mensile durante l'Horizontal Drug Group - Working Party (**HDG**) cercando compromessi a livello definitorio che possano facilitare una maggiore armonizzazione giuridica tra gli Stati Membri.

In seno agli strumenti di contrasto va sottolineata l'implementazione dell'**Early Warning System (EWS)** a opera dell'**EUDA** (European Union Drugs Agency) quale strumento di rilevamento rapido di nuove sostanze psicoattive (NPS) in Brasile. Nel Paese è stato implementato grazie alla cooperazione tra l'Agenzia europea, l'**ANVISA** e l'**Observatório Brasileiro de Informações sobre Drogas (OBID)**.

In assenza di una **normativa penale comune sul narcotraffico**, l'Unione si trova, però, a contrastare un fenomeno fluido e sempre più globalizzato con strumenti rigidi e disomogenei.

⁹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14178-2020-INIT/en/pdf>



3.2 Lo stato dell'arte della cooperazione contro il narcotraffico

La cooperazione tra l'Unione Europea e il Brasile nel contrasto al narcotraffico rappresenta una delle componenti più strategiche del partenariato euro-brasiliano, anche alla luce del ruolo crescente del Brasile come **hub logistico per il traffico di cocaina verso l'Europa**. I principali porti brasiliani – come **Santos, Rio de Janeiro e Paranaguá** – sono oggi tra i più utilizzati per l'invio di carichi di droga verso **Rotterdam, Anversa e Algeiras**, diventati punti d'ingresso privilegiati nel mercato europeo¹⁰.

Nel corso degli ultimi anni, l'**Unione Europea** ha rafforzato i canali di cooperazione con il Brasile attraverso una rete di **accordi multilaterali** e **iniziative bilaterali**, con particolare rilievo per la dimensione operativa. L'**EU-Brazil Strategic Partnership**, avviata formalmente nel 2007, include un **dialogo politico regolare sulla sicurezza** e la criminalità organizzata, seppur in forma ancora non vincolante¹¹.

Sul piano operativo, la cooperazione si è intensificata tramite l'azione congiunta di **Europol**, **Interpol** e la **Polícia Federal Brasileira**, in particolare attraverso operazioni coordinate che hanno coinvolto anche **Eurojust** e le forze di sicurezza dei principali Stati membri. Un esempio emblematico è la summenzionata **Operazione TIBURON** (2020), che ha smantellato un network transnazionale con diramazioni tra il **Primeiro Comando da Capital (PCC)** e la **'Ndrangheta**, dedito all'esportazione di tonnellate di cocaina dal Brasile verso l'Europa¹².

L'EUDA, già nella sua precedente forma di Osservatorio sotto la denominazione di **EMCDDA** (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction), ha avviato negli ultimi anni un **programma di cooperazione tecnica con il Brasile**, finalizzato allo scambio di dati, buone

¹⁰ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC.

¹¹ https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-brazil-relations_en

¹² <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/huge-international-law-enforcement-operation-targets-organised-crime-in-latin-america>



pratiche e metodologie di monitoraggio del mercato della droga, nell'ambito della sua politica di "cooperazione con Paesi terzi"¹³.

Tuttavia, **permangono ostacoli strutturali**. Il Brasile non ha ancora sottoscritto accordi vincolanti con l'UE in materia di mutua assistenza giudiziaria e **non esiste un trattato di estradizione multilaterale** tra il blocco europeo e il Paese sudamericano. Di conseguenza, le **collaborazioni giudiziarie** si basano principalmente su intese bilaterali tra Stati, come nel caso dell'accordo Italia-Brasile, che ha facilitato diverse estradizioni ma non ha valore generalizzato nell'ordinamento comunitario.

Inoltre, l'assenza di una strategia comune contro il narcotraffico **a livello UE** limita la portata delle iniziative multilaterali, che spesso si traducono in interventi **frammentari e reattivi**. Le attività della **Coalizione Marittima contro il narcotraffico Atlantico (MAOC-N)**, a cui partecipano alcuni Stati membri e il Brasile come osservatore, rappresentano un passo avanti, ma non coprono ancora tutte le rotte e le aree operative più critiche.¹⁴

In sintesi, la cooperazione UE-Brasile contro il narcotraffico si trova a uno **stadio avanzato ma ancora incompleto**, con eccellenze operative ma carenze giuridiche e strategiche.

4. Le connessioni tra organizzazioni criminali brasiliane e italiane

Le organizzazioni criminali brasiliane, come il Primeiro Comando da Capital (PCC) e il Comando Vermelho (CV), hanno sviluppato legami stretti con la 'Ndrangheta e la Camorra per il traffico di cocaina¹⁵. Il Brasile è uno snodo cruciale per la droga destinata ai mercati europei e le mafie italiane si affidano ai gruppi locali per la logistica e la distribuzione.

¹³https://www.euda.europa.eu/news/2024/eu-and-brazil-collaborate-evidence-based-prevention-initiatives-latin-america_en

¹⁴ <https://maoc.eu/>

¹⁵ Direzione Investigativa Antimafia. (2023). *Relazione semestrale: Primo semestre 2023*. Ministero dell'Interno.



Secondo un rapporto dell'ONU, il Brasile è diventato un hub centrale per il traffico di droga verso l'Europa, con l'aeroporto di San Paolo-Guarulhos utilizzato come punto di partenza per i carichi di cocaina destinati all'Italia.

Le indagini della Direzione Investigativa Antimafia (DIA) hanno confermato che la 'Ndrangheta utilizza il Brasile come punto di incontro con i cartelli colombiani per negoziare le rotte della droga¹⁶. Oltre alla 'Ndrangheta, altre consorterie mafiose hanno stretto rapporti e alleanze con attori criminali brasiliani nel corso degli ultimi anni.

Per ricostruire i rapporti tra i gruppi criminali brasiliani e italiani, si presentano in questo paragrafo le operazioni principali in grado di evidenziare le dinamiche, sebbene tra le consorterie italiane e brasiliane sussistano legami storici.

Di fatto, molti esponenti della camorra sono stati individuati in Brasile ed estradati in Italia; nel 2016 è stato estradato un fedelissimo di Raffaele Cutolo, localizzato a Recife.

Con il clan dei casalesi vi sono consolidate alleanze anche in merito al riciclaggio di denaro. Tra il 2008 e il 2010, due imprenditori legati alla fazione Zagaria dei Casalesi avrebbero collaborato con un broker del narcotraffico per importare circa 6 tonnellate di cocaina proveniente dal Brasile, ottenendo un profitto di oltre 7 milioni di euro e, successivamente, tra il 2017 e il 2021, con almeno una decina di trasporti dall'Olanda¹⁷.

Nell'ambito dell'operazione *Brasile low cost*, è emersa l'alleanza con alcuni esponenti del clan dei Casamonica¹⁸. L'arresto di un loro esponente ha portato alla ricostruzione dei contatti con esponenti brasiliani per l'importazione in Italia di un quantitativo di cocaina stimata di circa 7 tonnellate¹⁹.

Tra le operazioni rilevanti, quella condotta il 7 febbraio 2022 dalla Guardia di finanza nel **terminal di Genova Prà** di circa 450 kg di cocaina occultata all'interno di un container che trasportava caffè proveniente dal Brasile. Nel corso dell'operazione veniva tratto in arresto un dipendente CULMV che aveva esfiltrato lo stupefacente.

¹⁶ <https://www.dia.gov.it/>

¹⁷ <https://direzioneinvestigativaantimafia.interno.gov.it/3d-flip-book/relazione-semestrale-1-semestre-2023/>

¹⁸ OCC n. 8018/2017 RGNR e 1997/2018 RG GIP, emessa dal Tribunale di Roma il 15 gennaio 2019

¹⁹ L'intesa criminale non si è però concretizzata a causa dell'intervenuto arresto dello stesso per altri reati.



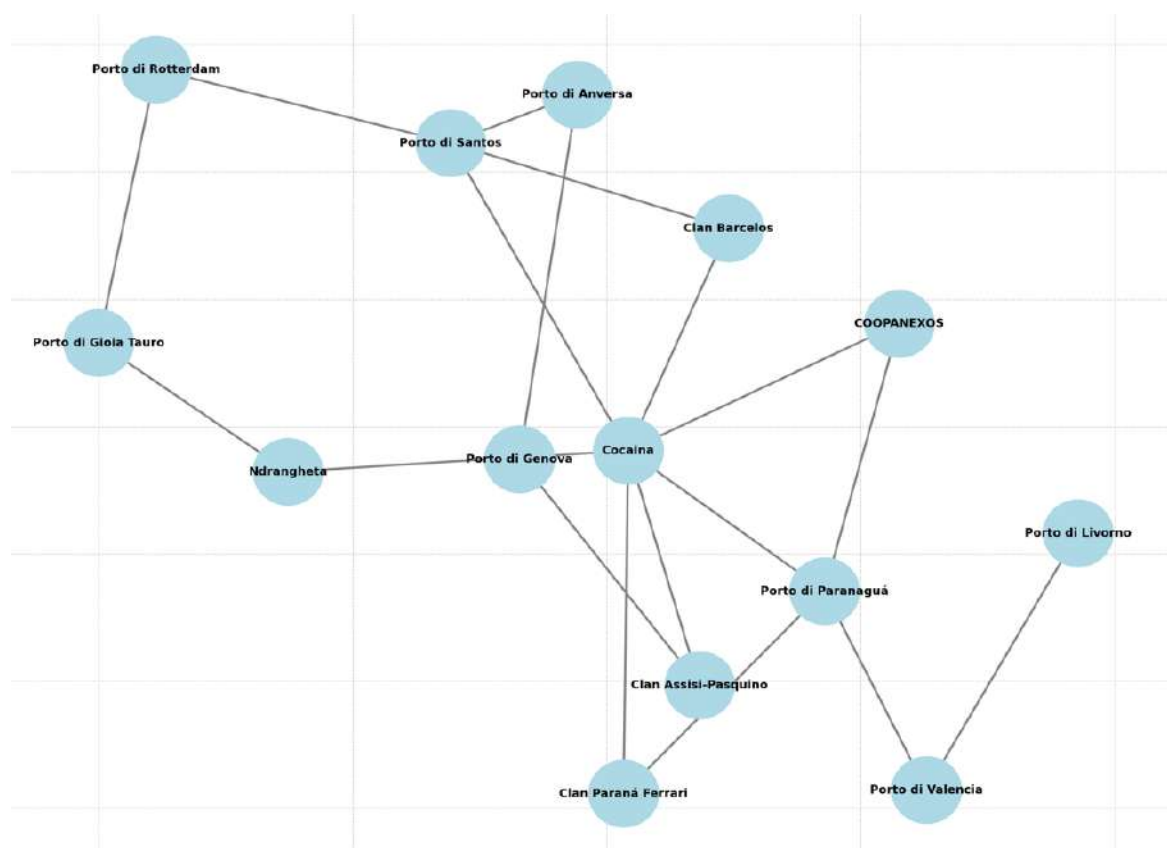
Presso il porto di Savona, il 17 gennaio 2023, la Guardia di finanza ha proceduto al sequestro di una tonnellata di cocaina, occultata nella chiglia di una nave mercantile battente bandiera di Hong Kong, proveniente da Santos (Brasile), previa sosta intermedia al terminal portuale di Punta Pereyra (Uruguay).

4.1 Valutazione delle dinamiche e dei meccanismi

Il traffico si sviluppa secondo una filiera chiusa:

1. Produzione e carico nei porti di Santos e Paranaguá;
2. Trasferimento nei porti europei di transito (Rotterdam, Anversa, Valencia);
3. Distribuzione finale attraverso i porti italiani di Gioia Tauro, Genova e Livorno.

Le indagini hanno rivelato l'uso di metodi sofisticati di occultamento e il coinvolgimento di operatori portuali corrotti (RETIS OPS)



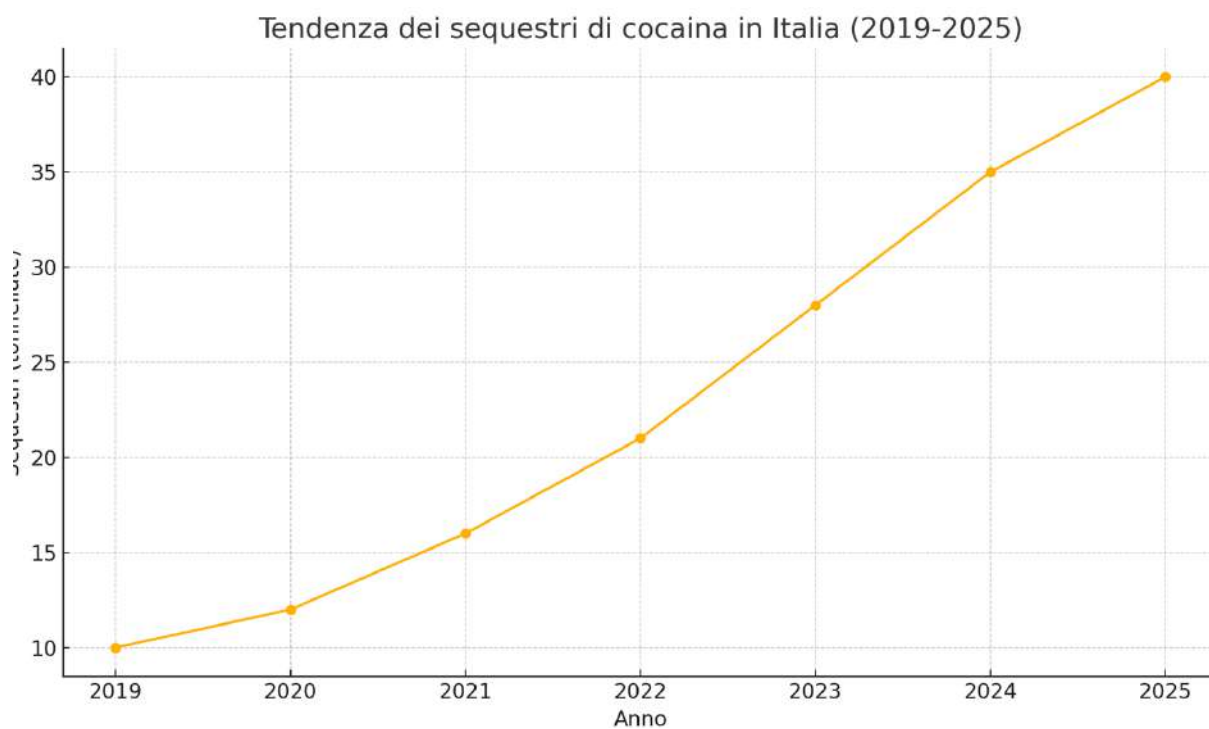


Il grafico sopra riportato evidenzia visivamente i punti di connessione principali tra porti strategici (come Santos, Paranaguá, Rotterdam, Gioia Tauro, Genova) e le principali organizzazioni criminali coinvolte nel traffico di cocaina tra Brasile e Italia, in particolare la 'Ndrangheta, il Clan Assisi-Pasquino, il Clan Barcelos, il Clan Paraná Ferrari e la COOPANEXOS.

Attraverso l'analisi dei nodi e degli edge, si osserva come la catena logistica del narcotraffico si sviluppi lungo rotte preferenziali che interconnettono i produttori, i distributori e le reti di riciclaggio attive sui due continenti.

5. Il commercio criminale

Le indagini hanno messo in luce come il sistema economico brasiliano venga sfruttato per il riciclaggio di denaro proveniente dai traffici di droga. In particolare, è stata evidenziata una rete di aziende di comodo e cooperative, come COOPANEXOS, utilizzate per reinvestire i proventi illeciti attraverso attività legali apparenti, inclusi il settore dei trasporti e dell'agroalimentare. I flussi di denaro partono dalle operazioni di narcotraffico e vengono successivamente canalizzati in Brasile e reimmessi nei circuiti finanziari internazionali, anche in Italia, sfruttando strumenti di triangolazione commerciale e società schermate (Relatorio GENI Pasquino, RETIS OPS III).



Il grafico illustra la crescita significativa dei sequestri di cocaina in Italia tra il 2019 e il 2025, confermando un trend in aumento che riflette sia l'intensificarsi dei traffici illeciti sia il potenziamento delle capacità investigative (UNODC Drug Report, Europol EMPACT Report 2024).



PARTE 2

PROSPETTIVE NELLA LOTTA AL NARCOTRAFFICO TRA BRASILE E UNIONE EUROPEA: IL RUOLO DELL'ITALIA



Il narcotraffico, rappresentando una delle sfide transnazionali contemporanee di maggiore urgenza, richiede sforzi sempre più coordinati tra le varie compagini nazionali coinvolte. La relazione tra il Brasile e l'Unione Europea (UE), in particolare l'Italia, assume in questo contesto una rilevanza strategica, considerando i flussi di droga che collegano l'America del Sud all'Europa. Il gigante sudamericano, quale importante Paese di transito nelle rotte del narcotraffico, e l'Italia, come significativa porta d'ingresso per sostanze illecite in Europa, condividono sfide comuni che richiedono una cooperazione rafforzata²⁰.

Entro questa precipua ottica, verranno di seguito analizzate quattro dimensioni fondamentali di questa cooperazione:

- 1) la formazione reciproca nel campo investigativo;
- 2) la formulazione di procedure armonizzate di natura tecnico-logistica;
- 3) i potenziali ostacoli nello scambio di informazioni;
- 4) le buone pratiche per una cooperazione efficace.

L'obiettivo è identificare opportunità, sfide e prospettive future per il rafforzamento della lotta congiunta contro il narcotraffico.

1. La formazione reciproca nel campo investigativo

La formazione reciproca di agenti e investigatori costituisce un pilastro essenziale della cooperazione internazionale contro il narcotraffico. Tra Brasile e Italia, le iniziative di scambio di conoscenze e tecniche investigative si sono sviluppate gradualmente, sebbene esistano ancora opportunità significative di approfondimento.

²⁰ <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/world-drug-report-2023.html>



L'accordo di cooperazione tra la Polizia Federale brasiliana (PF) e l'Agenzia dell'Unione Europea per la Cooperazione di Polizia (EUROPOL), firmato il 5 marzo 2025 a Bruxelles dal Ministro della Giustizia e Sicurezza Pubblica brasiliano Ricardo Lewandowski e dal Commissario Europeo per gli Affari Interni e la Migrazione Magnus Brunner, ha gettato le basi per uno scambio più rapido di informazioni e per lo svolgimento di indagini congiunte nella lotta contro crimini come il traffico di droga, i reati ambientali, la tratta di esseri umani e l'abuso sessuale sui minori. La partnership prevede inoltre lo scambio di dati personali e non personali, lo scambio di ufficiali di collegamento e la creazione di un canale di comunicazione sicuro tra le autorità brasiliane ed europee.

La Polizia Federale brasiliana fungerà da autorità competente e punto di contatto nazionale per la cooperazione con EUROPOL. Questo nuovo strumento amplia le possibilità di collaborazione, superando le limitazioni degli accordi precedenti e garantendo al contempo la protezione dei diritti umani e delle libertà fondamentali, con particolare attenzione al diritto alla privacy e alla protezione dei dati personali²¹.

Nel quadro di questa ramificata collaborazione, sono da segnalare i programmi di formazione, focalizzati su tecniche investigative contro le organizzazioni criminali transnazionali, che la Direzione Centrale per i Servizi Antidroga (DCSA) italiana mantiene, i quali includono anche partecipanti brasiliani²². Dal lato brasiliano, l'Accademia Nazionale della Polizia Federale (ANP) ha offerto corsi specializzati, volti a investigare il narcotraffico internazionale, che contano sulla partecipazione di poliziotti italiani.²³

I programmi di formazione reciproca si sono concentrati nei seguenti ambiti:

- Tecniche di indagine finanziaria per l'identificazione e la confisca di beni del narcotraffico;
- Metodi di infiltrazione e operazioni sotto copertura in organizzazioni criminali;
- Analisi dell'intelligence criminale e trattamento di big data;
- Indagini in ambiente cibernetico e darknet;
- Tecniche avanzate di sorveglianza e intercettazione legale.

²¹ <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2025/03/brasil-e-uniao-europeia-assinam-acordo-para-cooperacao-policia-entre-a-policia-federal-e-a-europol>

²² <https://www.poliziadistato.it/articolo/direzione-centrale-per-i-servizi-antidroga-16>

²³ <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/academia-nacional-de-policia-anp/institucional>



Nel quadro delle buone pratiche, ad esempio, nel mese di novembre del 2024, sono stati firmati due accordi con la Guardia di Finanza e l'Arma dei Carabinieri per progetti di formazione in America Latina, includendovi anche il Brasile. Nel suo intervento, il Gen. B. Vito Giordano ha spiegato come uno degli elementi alla base di questi accordi sia la comprovata capacità della "Guardia di Finanza di adattarsi costantemente alle sfide che una criminalità in continua evoluzione impone e sulla piena disponibilità a condividere con i Paesi coinvolti sia l'assetto organizzativo del modello italiano che le tecniche più efficaci per contrastare i reati finanziari"²⁴.

Il ruolo dell'EUROPOL e degli organismi internazionali

L'EUROPOL ha svolto un ruolo significativo nel facilitare la formazione reciproca tra Brasile e Paesi della UE. L'accordo strategico tra Brasile ed EUROPOL, firmato nel 2017, ha permesso una maggiore integrazione e scambio formativo, oltre a stabilire un quadro giuridico bilaterale volto a rafforzare la collaborazione nella prevenzione e repressione della criminalità organizzata, del terrorismo e di altre forme di criminalità internazionale. L'accordo si concentra sulla condivisione di informazioni operative, strategiche e tecniche, nonché sullo sviluppo di analisi, formazione e supporto investigativo. Le aree di criminalità coperte includono, tra le altre, il traffico di droga, il riciclaggio, la tratta di esseri umani, il traffico di armi e i crimini ambientali. Il documento istituisce un punto di contatto nazionale presso la Polizia Federale brasiliana, promuove lo scambio di ufficiali di collegamento e fissa procedure rigorose per la protezione, la classificazione e l'uso riservato delle informazioni²⁵.

Inoltre, nell'ambito del Global Programme on Criminal Network Disruption (GPCD) della Border Management Branch (BMB) dell'Ufficio delle Nazioni Unite per il controllo della droga e la prevenzione del crimine (UNODC), in partnership con INTERPOL, è stato implementato il Programma Globale di Rafforzamento della Cooperazione in Materia Criminale lungo la Rotta della Cocaina (CRIMJUST). Questo programma contempla azioni formative, quali seminari e scambio

²⁴<https://iila.org/it/firmati-all-iila-due-accordi-con-la-guardia-di-finanza-e-larma-dei-carabinieri-per-progetti-di-formazione-in-america-latina-19-novembre-2024/>

²⁵https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/agreement_on_strategic_cooperation_between_the_federative_republic_of_brazil_and_the_european_police_office_.pdf



di intelligence, che coinvolgono anche Brasile e Italia²⁶. Lanciato nel 2016, CRIMJUST mira a contribuire alla riduzione dell'impatto del crimine organizzato e della corruzione correlata sulla sicurezza e sullo stato di diritto dei Paesi/regioni lungo le rotte del traffico illecito. Inizialmente, il programma si è concentrato sul potenziamento delle capacità tecniche lungo la rotta della cocaina, per poi spostare il suo focus strategico, a partire dal 2019, principalmente sulla facilitazione della cooperazione giudiziaria penale per promuovere le indagini post-sequestro e quelle finanziarie all'interno di uno stretto partenariato con INTERPOL.

Nel gennaio 2023 è stata lanciata una terza fase di CRIMJUST per rafforzare le indagini transnazionali, le azioni di giustizia penale e la cooperazione giudiziaria lungo le rotte del traffico illecito in Africa, America Latina e Caraibi. Questa fase segna un allontanamento dall'approccio basato sulle merci, optando per uno mirato all'identificazione e al contrasto dei gruppi di criminalità organizzata e ai bersagli criminali considerati di alto livello²⁷.

Sfide e opportunità nella formazione reciproca

Nonostante i progressi, persistono sfide significative. L'asimmetria nelle capacità tecniche e nelle risorse disponibili in determinate aree, infatti, sembra al momento ostacolare il pieno sfruttamento delle iniziative formative. A mo' di esempio, basti dire che la formazione in tecniche avanzate di indagine digitale e cibernetica presenta ancora lacune significative, specialmente nel contesto brasiliano. Un'opportunità importante risiede nell'ampliamento della formazione relativa a nuove tecnologie e metodi emergenti nella lotta al narcotraffico, come l'uso dell'intelligenza artificiale nell'analisi di modelli criminali, blockchain per il tracciamento dei flussi finanziari illeciti e droni per il monitoraggio di aree critiche.

²⁶<https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/world-drug-report-2023.html>

²⁷<https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/crimjust/index.html>



2. La formulazione di procedure armonizzate di natura tecnico-logistica

L'armonizzazione delle procedure tecnico-logistiche tra Brasile e Italia rappresenta una sfida complessa, date le differenze nei sistemi giuridici e operativi, ma anche una necessità per garantire l'efficacia delle azioni congiunte contro il narcotraffico.

Standardizzazione dei protocolli operativi e progetti comuni

Nonostante esistano significative differenze nei protocolli operativi tra le forze di polizia italiane e brasiliane, specialmente nelle operazioni di consegna controllata e nel monitoraggio di carichi sospetti, negli ultimi anni, Italia e Brasile hanno intensificato la cooperazione per armonizzare le loro pratiche operative, in particolare nel contrasto al narcotraffico e alla criminalità organizzata transnazionale^{28 29}.

Di particolare importanza, nel quadro delle sempre più strette sinergie instaurato tra forze di polizia italiane e brasiliane, è il progetto I-CAN (Interpol Cooperation Against 'Ndrangheta), che rappresenta un'iniziativa internazionale lanciata nel 2020 dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza italiano in collaborazione con Interpol, con l'obiettivo di contrastare la 'ndrangheta a livello globale. Finanziato interamente dall'Italia con un investimento di 4,5 milioni di euro, il progetto coinvolge 14 Paesi, tra cui il Brasile, e si basa su una cooperazione multilaterale tra le forze di polizia. I-CAN si articola su tre pilastri fondamentali: la diffusione della consapevolezza globale sulle modalità operative della 'ndrangheta, l'utilizzo di tecnologie avanzate per l'analisi delle attività criminali e l'organizzazione di operazioni coordinate per l'arresto di latitanti e il sequestro di beni illeciti.³⁰ Il Brasile è uno dei Paesi chiave nel progetto I-CAN. Un esempio significativo di questa collaborazione è l'arresto di Rocco Morabito, considerato uno dei principali trafficanti di droga a livello mondiale e membro di spicco della 'ndrangheta. Morabito è stato arrestato in Brasile nel maggio 2021 grazie al supporto del progetto I-CAN e successivamente estradato in Italia nel luglio 2022.³¹

²⁸ <https://www.ilsole24ore.com/art/gdf-siglatto-accordo-cooperazione-polizia-federale-brasiliana-AEefsfED?utm;>

²⁹ <https://www.corrieredellacalabria.it/2024/12/13/italia-e-brasile-firmano-memorandum-anti-ndrangheta/?utm>

³⁰ <https://www.interno.gov.it/it/notizie/11-paesi-mondo-contro-ndrangheta-parte-progetto-i-can?utm>

³¹ <https://www.interpol.int/en/Crimes/Organized-crime/Projects/INTERPOL-cooperation-against-Ndrangheta-I-CAN-Phase-2?utm>



Dal suo avvio, il progetto I-CAN ha ottenuto risultati significativi, tra cui l'arresto di decine di latitanti legati alla 'ndrangheta in diverse parti del mondo. Questi arresti sono stati resi possibili grazie alla cooperazione internazionale e allo scambio di informazioni tra le forze di polizia dei Paesi coinvolti. Il progetto continua a evolversi, con conferenze e incontri tra i Paesi partecipanti per aggiornare le strategie di contrasto e rafforzare la cooperazione internazionale. Ad esempio, nel novembre 2022 si è tenuta a Roma la prima conferenza dei Focal Point del progetto I-CAN, durante la quale le forze di polizia di 14 Paesi si sono riunite per definire insieme la strategia di contrasto alla 'ndrangheta³².

Sistemi logistici integrati

L'integrazione logistica tra Brasile e Italia nella lotta al narcotraffico ha beneficiato di iniziative come il Container Control Programme (CCP). Lanciato nel 2004 su iniziativa congiunta dell'UNODC e dell'Organizzazione Mondiale delle Dogane (WCO), il CCP rappresenta una delle principali strategie globali per contrastare l'uso illecito dei container nel commercio internazionale. Il programma nasce dalla constatazione che, nonostante l'enorme volume di traffico marittimo globale, solo una minima parte dei container viene effettivamente ispezionata, rendendo i porti punti vulnerabili per il traffico di droga, armi, merci contraffatte e altri beni illegali, come evidenziato in maniera dettagliata e approfondita nell'Allegato 1 infra.

L'obiettivo centrale del CCP è quello di rafforzare le capacità operative e analitiche delle autorità doganali e delle forze dell'ordine nei porti strategici del mondo. In concreto, il programma mira alla creazione di Port Control Units (PCUs), ovvero unità operative miste, composte da funzionari doganali, polizia e altre agenzie nazionali, opportunamente formati per identificare e ispezionare i container considerati ad alto rischio. Il metodo operativo si basa sull'analisi del rischio, sulla profilazione dei flussi commerciali e sullo scambio di informazioni tra i Paesi partecipanti attraverso canali sicuri e strutture multilaterali. In regioni strategiche come l'America Latina, il programma ha svolto un ruolo decisivo nel rafforzare i controlli in porti considerati ad alta vulnerabilità per il traffico di cocaina, come Guayaquil (Ecuador), Callao (Perù), Santos (Brasile) e Cartagena (Colombia).

³² <https://www.poliziadistato.it/articolo/289963760b0d2763c073985063?utm>



Uno degli aspetti più rilevanti del CCP è la sua natura multilivello e interagenzia, che promuove la cooperazione tra le autorità doganali e le forze dell'ordine a livello nazionale, oltre a facilitare l'interscambio informativo a livello regionale e globale. Tale approccio ha permesso non solo numerosi sequestri, ma anche il miglioramento della capacità di analisi e intelligence di molte autorità portuali^{33 34}.

In ambito tecnico, si distingue lo sviluppo del Sistema Integrato di Monitoraggio delle Frontiere (SISFRON) in Brasile, che presenta, fra l'altro, un significativo potenziale di interoperabilità con sistemi europei di sorveglianza frontaliere, quali l'EUROSUR (Sistema Europeo di Sorveglianza delle Frontiere).

Motivato dalla necessità di monitorare la vasta estensione territoriale delle frontiere del Paese, l'Esercito brasiliano ha sviluppato il SISFRON (Sistema Integrato di Monitoraggio delle Frontiere), un progetto strategico volto a rafforzare la presenza dello Stato nelle regioni di frontiera e combattere le attività illecite transfrontaliere.

Il SISFRON ha tre obiettivi principali:

- Monitorare e controllare le frontiere terrestri per prevenire reati come il traffico di droga, armi e persone;
- Integrare diversi organi di sicurezza e difesa per un'azione coordinata nella fascia di frontiera;
- Rafforzare la presenza dello Stato in regioni remote, promuovendo la sovranità nazionale.

La giustificazione per l'implementazione del SISFRON si basa sulla necessità di affrontare la crescente criminalità nelle aree di frontiera e garantire l'integrità territoriale del Paese. Inoltre, il sistema mira a promuovere lo sviluppo regionale e stimolare l'industria nazionale della difesa.

Il SISFRON si basa sull'architettura C4IVR (Comando e Controllo, Comunicazioni, Computazione, Intelligence, Sorveglianza e Ricognizione), incorporando tecnologie avanzate quali:

- Sensori terrestri e aerei;
- Sistemi di comunicazione e trasmissione dati;

³³ <https://www.unodc.org/unodc/ccp/unodc-and-wco-release-the-airport-communication-programme-and-container-control-programme-annual-report-2023.html>

³⁴ https://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/unodc_wco_container_control_programme.aspx



- Centri di comando e controllo per l'analisi e il processo decisionale.

Il sistema si integra anche con altri programmi strategici, come il Sistema di Protezione dell'Amazzonia (SIPAM) e il Sistema di Difesa Aerospaziale Brasiliano (SISDABRA), ampliando in tal modo la propria efficacia operativa.

L'implementazione del SISFRON è iniziata nel 2012 con un progetto pilota nella regione Centro-Ovest, specificamente negli Stati del Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, principali punti di passaggio del narcotraffico internazionale all'interno della cosiddetta Rota Caipira (vedi Allegato 1 infra). Successivamente, il sistema è stato esteso ad altre regioni, tra cui Paraná, Santa Catarina e Amazonas, anch'essi pesantemente toccati da fenomeni di narcotraffico e contrabbando.

Nonostante i progressi, il SISFRON affronta sfide legate all'allocazione delle risorse, al coordinamento e non di rado a conflitti di competenza tra i diversi organi di sicurezza. La continuità e il successo di questo fondamentale progetto dipendono, pertanto, dal superamento di queste barriere e dall'impegno continuo per la modernizzazione tecnologica e l'integrazione interistituzionale^{35 36}.

Sfide e successi nell'armonizzazione tecnico-logistica

Le differenze nei quadri normativi e nei sistemi tecnologici costituiscono ostacoli significativi. Mentre l'Italia opera all'interno del framework legale e tecnico dell'UE, il Brasile segue parametri distinti, spesso allineati con le norme del Mercosur o protocolli propri. In tal senso, soprattutto negli ultimi anni, si sono registrate iniziative di cooperazione normativa e accordi di libero scambio, aventi di mira il superamento di tali differenze nel rispetto di standard equivalenti.

Per quanto riguarda gli esiti positivi, è da menzionare la recente firma, il 13 dicembre 2024, di un Memorandum Operativo Antidroga da parte della Polizia Federale brasiliana e del Dipartimento di Sicurezza Pubblica in rappresentanza dell'Italia. Questo accordo mira a rafforzare la fiducia tra

³⁵ https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9317/1/td_2480.pdf?utm

³⁶ https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ajuste-01/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/XIII_cadn/sisfron_sistema_integrado_de_monitoramento_de_fronteras_a_defesa_nacional_em_rede.pdf



le forze di polizia dei due Paesi, stabilendo diverse azioni concrete per migliorare la lotta contro le organizzazioni criminali che operano a livello internazionale: scambio di informazioni, formazione reciproca, integrazione dell'intelligence e realizzazione di operazioni congiunte. Il memorandum si basa su impegni assunti dai due Paesi in importanti trattati internazionali: la Convenzione di Palermo (2000), l'Accordo Bilaterale del 1997 e la Convenzione contro il Traffico Illecito di Stupefacenti e Sostanze Psicotrope (1988). Questi riferimenti riaffermano la convergenza strategica tra Brasile e Italia nella lotta contro il traffico di droga. Una convergenza che si è spesso tradotta in fattiva cooperazione internazionale tra le forze di sicurezza italiane e brasiliane negli ultimi anni attraverso varie azioni e progetti congiunti, sia nell'ambito della cooperazione di polizia che in quello della cooperazione giuridica³⁷.

3. I potenziali ostacoli nello scambio di informazioni e la cooperazione bilaterale

La lotta contro il narcotraffico richiede un approccio globale e coordinato, soprattutto tra Paesi che fungono da punti strategici nelle rotte internazionali della droga, come il Brasile e l'Italia. Sebbene entrambi abbiano interesse a combattere questo fenomeno criminale, non pochi ostacoli si frappongono a una cooperazione efficace e a un proficuo scambio di informazioni. Questi impedimenti derivano, in massima parte, da fattori strutturali, culturali, giuridici e operativi. Uno dei principali ostacoli è rappresentato dalle differenze sostanziali tra i sistemi giuridici dei due Paesi. Il Brasile segue un modello di diritto civile di tradizione portoghese, mentre l'Italia, pur appartenendo alla stessa famiglia giuridica romano-germanica, presenta peculiarità proprie. Queste differenze si manifestano in aspetti cruciali come:

- Procedure investigative: Le metodologie e i protocolli per la raccolta delle prove differiscono significativamente, rendendo talvolta difficile l'utilizzabilità in un Paese delle prove raccolte nell'altro.

³⁷<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2024/12/pf-reforca-parceria-internacional-com-italia-contratrafico-transnacional-de-drogas?utm>



- Requisiti di ammissibilità delle prove: ciò che è considerato prova legittima in un sistema potrebbe non esserlo nell'altro, complicando i procedimenti giudiziari transnazionali.
- Tempi processuali: La diversa durata dei procedimenti giudiziari può ostacolare le indagini coordinate, creando asimmetrie temporali che i gruppi criminali possono sfruttare a proprio vantaggio.

La giurisprudenza in materia di intercettazioni telefoniche, ad esempio, presenta interpretazioni diverse nei due Paesi, con l'Italia che ha sviluppato un *corpus* normativo più dettagliato a seguito dell'esperienza nella lotta contro Cosa Nostra e altre organizzazioni mafiose.

Inoltre, esistono barriere anche per quanto concerne il lato linguistico e culturale, quali, ad esempio:

- Differenze linguistiche: portoghese e italiano, pur essendo lingue neolatine, presentano differenze sostanziali che possono causare fraintendimenti o perdita di sfumature importanti nella traduzione di documenti ufficiali o intercettazioni.
- Terminologia giuridica: il lessico tecnico-giuridico specifico di ciascun sistema richiede interpreti specializzati, la cui carenza può rallentare notevolmente i processi di collaborazione.
- Pratiche investigative culturalmente definite: gli approcci investigativi sono influenzati da culture organizzative diverse, con la polizia brasiliana che opera in contesti sociali di estrema disuguaglianza e quella italiana che ha sviluppato metodi specifici, anche per infiltrare organizzazioni con forti legami territoriali.

Questi fattori possono generare incomprensioni e limitare l'efficacia della comunicazione tra le forze dell'ordine e le autorità giudiziarie dei due Paesi.

Asimmetrie nella struttura delle organizzazioni criminali

Il narcotraffico in Brasile e in Italia presenta caratteristiche organizzative profondamente diverse, che complicano l'adozione di strategie coordinate:



- In Brasile: organizzazioni come il Primeiro Comando da Capital (PCC) e il Comando Vermelho operano con strutture relativamente fluide e decentralizzate, con forte radicamento nelle favelas e nelle carceri.
- In Italia: la 'Ndrangheta, principale attore sulla scena del narcotraffico internazionale, mantiene una struttura familiare rigidamente gerarchica con cellule semi-autonome e una forte componente rituale che ne rafforza la coesione interna.

Queste differenze rendono difficile trasferire modelli investigativi da un contesto all'altro e richiedono approcci differenziati che non sempre le forze dell'ordine sono pronte ad adottare nei confronti di organizzazioni straniere.

Vincoli tecnologici e disparità di risorse

Le capacità tecnologiche e le risorse disponibili presentano significative disparità:

- Infrastrutture tecnologiche: Differenti livelli di sviluppo dei sistemi informatici utilizzati dalle forze dell'ordine, con l'Italia che generalmente dispone di tecnologie più avanzate per l'analisi dei big data e l'intelligence predittiva.
- Risorse finanziarie: Il Brasile affronta sfide economiche che limitano gli investimenti nelle tecnologie di sorveglianza e nell'addestramento specializzato, rispetto alle risorse disponibili in Italia, soprattutto a livello di Direzione Investigativa Antimafia.
- Competenze specialistiche: Disparità nella disponibilità di personale con competenze tecniche avanzate, particolarmente rilevanti per il monitoraggio delle comunicazioni crittografate e delle transazioni finanziarie illecite.

Queste disparità possono creare inefficienze nei processi di collaborazione, con ripercussioni sulla qualità e tempestività delle operazioni congiunte.

Ostacoli politici e diplomatici

Le relazioni bilaterali tra Brasile e Italia sono generalmente positive, ma alcuni fattori politici possono ostacolare la cooperazione:



- Priorità politiche divergenti: le amministrazioni dei due Paesi possono assegnare diversi livelli di priorità alla lotta al narcotraffico rispetto ad altre questioni di sicurezza nazionale.
- Tensioni diplomatiche occasionali: casi come l'extradizione di Cesare Battisti nel 2019, alla fine del secondo mandato presidenziale dell'attuale Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, hanno evidenziato come tensioni diplomatiche su questioni apparentemente non correlate possano influenzare negativamente la cooperazione in ambito di sicurezza.
- Politicizzazione delle forze di polizia: In entrambi i Paesi, sebbene in misura diversa, le nomine ai vertici delle forze dell'ordine hanno una componente politica che può influenzare l'approccio alla cooperazione internazionale.

Infine, l'instabilità politica, particolarmente rilevante nel contesto brasiliano degli ultimi anni, può compromettere la continuità delle politiche di collaborazione internazionale.

Complessità normativa nella condivisione dei dati

Il trasferimento di dati personali e informazioni sensibili è soggetto a normative sempre più stringenti:

- Legislazione sulla privacy: il Brasile ha adottato nel 2020 la Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), ispirata al GDPR europeo, imponendo nuovi vincoli alla condivisione di dati personali^{38 39};
- Regolamentazione delle intercettazioni: le normative che disciplinano l'acquisizione e l'utilizzo di intercettazioni telefoniche e telematiche presentano alcune differenze, con l'Italia che ha sviluppato un sistema più articolato di autorizzazioni giudiziarie;
- Utilizzo di prove digitali: l'ammissibilità delle prove digitali e i requisiti per la loro acquisizione variano considerevolmente, complicando le indagini su crimini informatici e transazioni illecite online.

Queste complessità normative richiedono consulenze specialistiche e prolungano i tempi delle procedure di assistenza giudiziaria reciproca.

³⁸ <https://gdpr-info.eu/?utm>

³⁹ <https://www.gov.br/esporte/pt-br/acesso-a-informacao/lgpd?utm>



Dinamiche territoriali e giurisdizionali

I confini della giurisdizione rappresentano un ulteriore ostacolo:

- Sovranità territoriale: le operazioni transnazionali richiedono un delicato equilibrio tra efficacia investigativa e rispetto della sovranità nazionale;
- Conflitti di giurisdizione: la determinazione di quale Paese abbia l'autorità primaria su casi che coinvolgono entrambi i territori può generare attriti e ritardi;
- Dimensione del territorio brasiliano: l'ampiezza del territorio brasiliano, con vaste aree di confine permeabili, rende particolarmente più complesso il controllo dei flussi di droga, se comparata alla situazione geografica italiana.

Questi aspetti territoriali influenzano profondamente le strategie operative e richiedono coordinamento a livello di pianificazione strategica.

4. Le buone pratiche per una cooperazione efficace nel contrasto al narcotraffico

Le possibili sovrastrutture di cooperazione giudiziaria e di polizia tra Italia e Brasile

Le relazioni tra Italia e Brasile hanno radici storiche profonde, consolidate da significativi flussi migratori che hanno creato legami culturali, economici e sociali tra i due Paesi. Questa vicinanza storica rappresenta, da sempre, un potenziale terreno fertile per lo sviluppo di strutture di cooperazione giudiziaria e di polizia più efficaci ed efficienti. Tuttavia, nonostante l'importanza strategica di questa relazione, i meccanismi attuali di cooperazione presentano diverse criticità che ne limitano l'efficacia nel contrastare fenomeni criminali transnazionali sempre più sofisticati.

Il quadro attuale della cooperazione: accordi bilaterali esistenti

La cooperazione giudiziaria e di polizia tra Italia e Brasile si basa attualmente su una serie di strumenti giuridici bilaterali. Tra questi, il Trattato di Estradizione del 1989 rappresenta uno dei pilastri



fondamentali⁴⁰. Questo trattato disciplina le procedure per la consegna di persone accusate o condannate per reati commessi nel territorio di uno dei due Stati.

Un altro strumento significativo è il Trattato per l'assistenza giudiziaria in Materia Penale, firmato a Roma il 17 ottobre 1989, ratificato dall'Italia con la legge n. 41 del 7 gennaio 1992 ed entrato in vigore il primo agosto 1993. Questo accordo consente lo scambio di informazioni, l'acquisizione di prove e l'esecuzione di altri atti giudiziari nell'ambito di procedimenti penali.

Nonostante quanto menzionato sopra, l'unico accordo bilaterale in materia di rafforzamento della cooperazione di polizia è quello firmato il 31 gennaio 2008 tra il Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno della Repubblica Italiana e il Dipartimento di Stato di Pubblica Sicurezza dello Stato di Rio de Janeiro, vale a dire, per quanto concerne il lato brasiliano, una rappresentanza di ambito statale e non federale.

Quadro multilaterale

Oltre agli accordi bilaterali, la cooperazione tra Italia e Brasile si inserisce in un più ampio contesto multilaterale:

1. La Convenzione delle Nazioni Unite contro la Criminalità Organizzata Transnazionale (Convenzione di Palermo del 2000);
2. La Convenzione delle Nazioni Unite contro il Traffico Illecito di Stupefacenti e Sostanze Psicotrope (Convenzione di Vienna del 1988);
3. La Convenzione delle Nazioni Unite contro la Corruzione (UNCAC del 2003);

Questi strumenti multilaterali forniscono meccanismi supplementari per la cooperazione, ma la loro efficacia dipende in larga misura dall'implementazione a livello nazionale e dalla volontà politica di cooperare da parte dei singoli Paesi coinvolti.

Criticità del sistema attuale

Nonostante l'esistenza di questi strumenti giuridici, la cooperazione giudiziaria e di polizia tra Italia e Brasile presenta diverse problematiche:

⁴⁰ Ratificato dall'Italia con la legge n. 144 del 23 aprile 1991 ed entrato in vigore il primo agosto 1993.



1. Lentezza delle procedure: le richieste di assistenza giudiziaria e di estradizione spesso subiscono ritardi significativi dovuti alla burocrazia e alla complessità delle procedure;
2. Differenze nei sistemi giuridici: le differenze tra il sistema di *civil law* italiano e il sistema giuridico brasiliano, che, pur essendo basato sul *civil law*, presenta peculiarità proprie, possono creare ostacoli procedurali;
3. Barriere linguistiche e culturali: la necessità di traduzione dei documenti e le differenze culturali nell'approccio alle indagini possono complicare la cooperazione;
4. Limiti alla condivisione di informazioni: restrizioni legali alla condivisione di dati personali e informazioni sensibili limitano l'efficacia dello scambio informativo;
5. Mancanza di coordinamento operativo: l'assenza di strutture permanenti di coordinamento riduce l'efficacia delle operazioni congiunte.

Possibili sovrastrutture di cooperazione: la creazione di un ufficio di collegamento permanente

Una prima proposta concreta per migliorare la cooperazione potrebbe essere la **creazione di un ufficio di collegamento permanente italo-brasiliano per la cooperazione giudiziaria e di polizia**. Questo ufficio potrebbe:

1. Fungere da punto di contatto centralizzato per tutte le richieste di assistenza giudiziaria e di polizia;
2. Facilitare la comunicazione diretta tra le autorità competenti dei due Paesi;
3. Monitorare l'avanzamento delle richieste di cooperazione;
4. Fornire consulenza giuridica per superare ostacoli procedurali derivanti dalle differenze tra i sistemi giuridici.

Un modello simile è stato implementato con successo nell'ambito dell'Unione Europea con Eurojust, che facilita la cooperazione giudiziaria tra gli Stati membri. La creazione di un "Mini-Eurojust" italo-brasiliano, per così dire, potrebbe rappresentare un'innovazione rilevante nel contesto della cooperazione bilaterale.



Squadre investigative comuni

Le **Squadre Investigative Comuni (Joint Investigation Teams - JIT)** rappresentano uno strumento avanzato di cooperazione operativa che potrebbe essere implementato in modo più sistematico nelle relazioni italo-brasiliane. Un **accordo specifico per la creazione di JIT** potrebbe:

1. Definire un quadro giuridico chiaro per la costituzione di squadre investigative composte da membri delle forze dell'ordine e magistrati di entrambi i Paesi;
2. Consentire lo svolgimento di indagini coordinate sui territori di entrambi gli Stati;
3. Facilitare lo scambio diretto di informazioni senza necessità di ricorrere alle tradizionali rogatorie;
4. Permettere la pianificazione congiunta di strategie investigative.

Esempi di successo di JIT sono stati registrati nell'ambito dell'Unione Europea, dove questo strumento ha dimostrato la sua efficacia nel contrasto a reati transnazionali complessi.

Piattaforma digitale sicura per lo scambio di informazioni

Lo sviluppo di una piattaforma digitale sicura dedicata allo scambio di informazioni tra le autorità italiane e brasiliane rappresenterebbe un'innovazione tecnologica significativa. Tale piattaforma potrebbe:

1. Garantire la trasmissione rapida e sicura di documenti, prove digitali e informazioni sensibili;
2. Includere sistemi di traduzione automatica per superare le barriere linguistiche;
3. Offrire strumenti di analisi dei dati per identificare collegamenti tra indagini diverse;
4. Tracciare in tempo reale lo stato di avanzamento delle richieste di cooperazione.

Un modello di riferimento potrebbe essere il sistema SIENA (Secure Information Exchange Network Application) utilizzato da Europol, adattato alle specifiche esigenze della cooperazione italo-brasiliana.



Centro di formazione congiunto

La creazione di un centro di formazione congiunto italo-brasiliano per operatori della giustizia e delle forze dell'ordine potrebbe contribuire significativamente al miglioramento della cooperazione.

Questo centro potrebbe:

1. Organizzare corsi di formazione sulle tecniche investigative e sui sistemi giuridici dei due Paesi;
2. Promuovere lo scambio di buone pratiche e metodologie innovative;
3. Sviluppare competenze linguistiche e sensibilità culturale tra gli operatori;
4. Creare reti professionali tra magistrati e ufficiali di polizia italiani e brasiliani.

Esperienze simili sono state realizzate con successo nell'ambito del Collegio Europeo di Polizia (CEPOL), che ha dimostrato come la formazione congiunta possa migliorare la cooperazione operativa.

Meccanismo di consultazione politica regolare

Un meccanismo di consultazione politica regolare a livello ministeriale potrebbe garantire il necessario supporto politico alla cooperazione giudiziaria e di polizia. Questo meccanismo potrebbe:

1. Riunire periodicamente i Ministri della Giustizia e dell'Interno dei due Paesi;
2. Definire priorità strategiche nella lotta contro specifici fenomeni criminali;
3. Risolvere ostacoli politici o amministrativi alla cooperazione;
4. Valutare l'efficacia degli strumenti di cooperazione esistenti e proporre miglioramenti.

La regolarità di questi incontri ad alto livello potrebbe garantire continuità all'impegno politico per una cooperazione efficace, superando le fluttuazioni derivanti dai cambiamenti di governo.

Aree prioritarie per la cooperazione rafforzata: il contrasto al traffico di droga

Il traffico di stupefacenti rappresenta una delle principali sfide per la cooperazione italo-brasiliana.

Il Brasile è un importante Paese di transito per la cocaina prodotta nei Paesi andini e destinata



all'Europa, mentre l'Italia rappresenta sia un mercato di consumo sia un punto di ingresso nell'Unione Europea.

Una **sovrastuttura di cooperazione specifica per il contrasto al narcotraffico** potrebbe includere:

1. Una unità di intelligence congiunta, formata da addetti ai lavori e studiosi, per l'analisi delle rotte e delle organizzazioni criminali coinvolte;
2. Meccanismi di sorveglianza coordinata dei flussi commerciali tra i due Paesi;
3. Operazioni congiunte nei porti e negli aeroporti principali;
4. Programmi di formazione specialistica per gli operatori antidroga, avvalendosi, anche in questo caso, del *know-how* sviluppato da addetti ai lavori e studiosi, al fine di superare antiche barriere derivanti da differenti approcci al problema del narcotraffico transnazionale.

Sfide e ostacoli

L'implementazione di queste sovrastrutture incontra diverse sfide che dovrebbero essere affrontate: Ostacoli giuridici: le differenze nei sistemi giuridici costituirebbero un ostacolo significativo. Ad esempio, alcune garanzie costituzionali presenti nell'ordinamento brasiliano potrebbero limitare l'efficacia di strumenti come l'estradizione. La soluzione potrebbe essere lo sviluppo di un quadro giuridico specifico che tenesse in considerazione queste differenze, anche attraverso un nuovo trattato globale di cooperazione giudiziaria e di polizia.

Vincoli di risorse: l'implementazione di sovrastrutture avanzate richiederebbe risorse finanziarie e umane significative. Una soluzione potrebbe essere la ricerca di fondi internazionali, ad esempio attraverso programmi dell'ONU o dell'Unione Europea per il contrasto al crimine transnazionale.

Questioni di sovranità nazionale: la cooperazione rafforzata, delineata in queste pagine, potrebbe sollevare preoccupazioni relative alla sovranità nazionale, soprattutto in specifiche aree sensibili. Ciò richiederebbe, pertanto, un approccio equilibrato in grado di rispettare pienamente la sovranità di entrambi i Paesi, promuovendo, al tempo stesso, una cooperazione più efficace.



Conclusioni

Alla luce della crescente sofisticazione del *modus operandi* della criminalità internazionale, la cooperazione giudiziaria e di polizia tra Italia e Brasile sembra trovarsi, inevitabilmente, a un punto di svolta. Parimenti, in tale scenario, possono emergere opportunità significative per lo sviluppo di sovrastrutture innovative che possano rendere questa cooperazione più efficace ed efficiente.

Le proposte delineate in queste pagine – dall'ufficio di collegamento permanente alle squadre investigative comuni, dalla piattaforma digitale al centro di formazione congiunto – rappresentano possibili percorsi per il futuro della cooperazione italo-brasiliana. In un'epoca in cui le minacce criminali ignorano sempre più i confini nazionali, il rafforzamento della cooperazione giudiziaria e di polizia tra Italia e Brasile non rappresenta solo un'opportunità per entrambi i Paesi, quanto e soprattutto una necessità strategica per garantire la sicurezza dei propri cittadini e l'efficacia dei loro sistemi di giustizia.

PORTI, HOTSPOT E ROTTE



1.1. La sorgente: il Brasile e la regione latinoamericana

1.1.1 Porti Marittimi di principale rilevanza

Il Brasile si è affermato come uno dei principali hub logistici per il traffico internazionale di cocaina, con i suoi porti marittimi che fungono da snodi critici per l'esportazione verso l'Europa e l'Africa. Secondo dati che vanno dal 2015 al 2024, il Porto di Santos (San Paolo), il più grande dell'America Latina, domina questo traffico, rappresentando il 53,9% dei sequestri totali di cocaina nei porti brasiliani, con 142,7 tonnellate sequestrate su un totale di 267,4 tonnellate. La sua centralità è dovuta alla connettività con le rotte globali e alla vicinanza ai principali centri di ricevimento/smistamento di cocaina, quali la città di San Paolo, dove ogni operazione logistica legata al narcotraffico internazionale è diretta dal **Primeiro Comando da Capital** (PCC).

Al secondo posto, in ordine di rilevanza, vi è il porto di Paranaguá (Paraná), con il 15,3% dei sequestri totali (40,947 tonnellate), diventato un epicentro del traffico internazionale grazie alla sua efficienza logistica e alla corruzione diffusa, come dimostrato dalle operazioni Retis e Spiderweb della Polizia Federale brasiliana (2022). Queste indagini hanno svelato come organizzazioni criminali brasiliane, spesso in collaborazione con la 'Ndrangheta, utilizzassero tecniche avanzate al fine di inviare ingenti carichi di cocaina verso l'Europa. Il principale metodo di spedizione della cocaina identificato è stato il rip-on/rip off, che consiste nel nascondere il carico di droga all'interno di container (rip-on) all'insaputa dell'esportatore o dell'importatore tramite la rottura del sigillo originale e la sua sostituzione con uno falsificato.

Altri porti rilevanti sono quelli di Salvador Bahia (7,8%), snodo di importanza primaria per le rotte atlantiche, e Rio de Janeiro (6,1%), storicamente legato alla seconda maggiore organizzazione criminale oggi presente in Brasile: il **Comando Vermelho** (CV). Da menzionare, infine, porti minori come Itajaí e São Francisco do Sul (Santa Catarina) spesso utilizzati per evitare i più severi controlli dei porti più grandi.

Altrettanto strategiche, ai fini dell'esportazione della cocaina verso l'Europa via mare, sono le rotte terrestri. La cosiddetta Rota Caipira, descritta nell'omonimo libro del giornalista investigativo Allan de Abreu⁴¹, collega la Bolivia e il Paraguay (via aerea e stradale) agli stati del Mato Grosso do Sul e di

⁴¹ De Abreu, A.. (2017). *Cocaína: A rota caipira*. Record.



San Paolo, da dove la droga viene imbarcata. Nel 2019, anno record per i sequestri (53 tonnellate nei porti brasiliani), il 64,2% della cocaina sequestrata nello stato di San Paolo proveniva da questa rotta.

1.1.2 Porti Fluviali e Amazzonici di rilevanza strategica

L'Amazzonia, con la sua fitta rete fluviale e le sue frontiere porose, si è ormai da tempo trasformata in un crocevia sempre più rilevante per il traffico di cocaina. I fiumi Solimões, Madeira e Rio Negro sono utilizzati per trasportare la droga dai Paesi produttori (Colombia, Perù e Bolivia) verso i porti atlantici, eludendo i controlli terrestri. Il Porto de Vila do Conde (Pará) ha registrato sequestri per 6,6 tonnellate, mentre Manaus (Amazonas), sebbene con volumi minori (125 kg), costituisce un importante hub per il transito verso il Nordest del Brasile. Porti fluviali come Belém (Pará) e Santana (Amapá) sono punti chiave per il trasbordo verso le rotte marittime, sfruttando la scarsa sorveglianza. Questa regione è stata anche teatro della forte rivalità instauratasi a partire dal 2016 tra PCC e CV a causa della sua vicinanza al Mato Grosso, piattaforma logistica strategica per l'ingresso della cocaina proveniente dalla Bolivia. Inoltre, l'Amazzonia si è trasformata in un centro di produzione illegale di skunk.⁴² Questo tipo di cannabis solitamente era importata dai Paesi europei, ma sta sempre più diffondendosi una produzione di tipo autoctono. Sebbene la marijuana sia la droga più consumata in Brasile, il mercato della cocaina risulta essere il più redditizio, trattandosi di una sostanza venduta a prezzi molto più elevati. Mentre un grammo di cocaina può arrivare a costare 120 BRL (19 EUR) nel mercato al dettaglio brasiliano, in Europa può raggiungere i 100 EUR (620 BRL). Si tratta, quindi, del mercato più conteso. Diverse organizzazioni criminali operano sui vari livelli della supply chain (produzione, trasporto all'ingrosso e distribuzione al dettaglio), collaborando e/o scontrandosi tra di loro.

1.2 Il transito: le regioni terze di articolazione delle rotte

Con l'intensificarsi della cooperazione tra Stati membri UE e Stati Latinoamericani, si è determinato un cambiamento nella pianificazione delle rotte verso l'Europa.

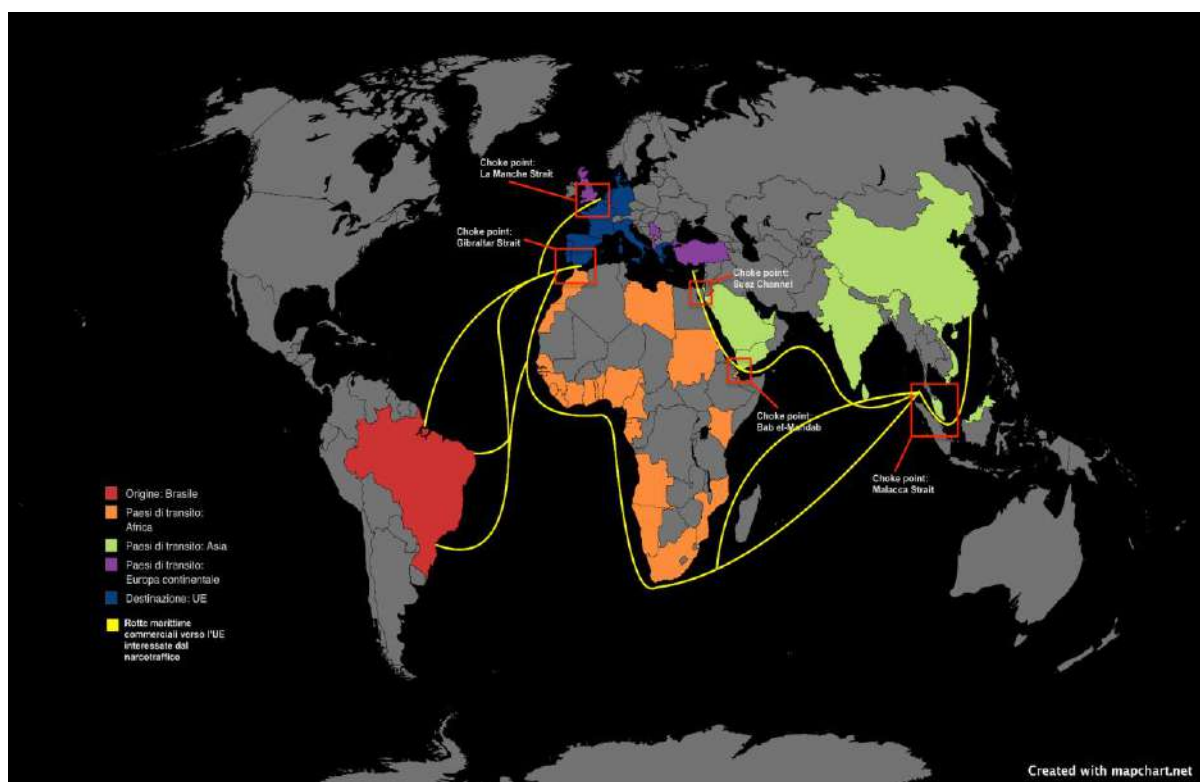
⁴² <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-02/duas-toneladas-de-skunk-sao-apreendidas-pelo-exercito-na-fronteira-da-amazonia>

Le organizzazioni criminali hanno sviluppato una forte avversione al rischio, considerati il costo dei trasporti e i prezzi di consegna. Come conseguenza del trade off, in cui i costi di consegna aumentano al fine di ridurre il rischio di sequestro, gli attori criminali hanno tracciato rotte più estese, coinvolgendo molteplici regioni geografiche.

Una notevole parte delle rotte dal Brasile non segue un percorso lineare; articolandosi su diverse regioni di transito, tali percorsi vengono selezionati sulla base di affinità linguistiche-culturali e la posizione strategica dei Paesi nei pressi delle principali linee logistiche globali con sbocco sia sul Mediterraneo sia sulle coste del Nord-Europa. Nondimeno, sulla base del controllo statale sui confini marittimi e terrestri dei propri territori.

Un ulteriore fattore strettamente legato alle tecniche di transito che determina il dirottamento nei porti di Africa o Asia, è la tipologia di imbarcazioni presenti sulle supply chain del commercio verso l'UE.

Tali strategie applicate al narcotraffico possono portare all'articolazione delle rotte su aree marittime in acque internazionali o al coinvolgimento di porti commerciali di elevata capienza, utili tanto per il passaggio di interi carichi tra due navi cargo quanto per la divisione di un carico su più vettori di trasporto, e su diverse linee logistiche per via marina, terrestre e marginalmente aerea.



Elab. dati: GENI



Dalla mappa sopra riportata, emerge che è necessario notare come i principali Paesi di regioni terze coinvolti nel narcotraffico dal Brasile seguono le principali rotte commerciali verso l'UE: sull'Africa Occidentale, è possibile notare come la quasi interezza della costa sia nel territorio di Paesi attinti dal narcotraffico, mentre in Africa Orientale, Paesi come Kenya e Mozambico, e più al nord, Gibuti e Sudan, affaccino sulle rotte commerciali che circumnavigano l'Africa, o che puntano verso il Mar Rosso, direzionati verso il Mediterraneo.

Parimenti, i Paesi asiatici luogo di sequestri di cocaina dal Brasile affacciano sul Mar Rosso (Yemen, Arabia Saudita), sull'Oceano Indiano (India, Sri Lanka), su choke-points strategici per il commercio globale (Malesia sullo Stretto di Malacca) o siano l'origine di alte percentuali del commercio su nave verso l'UE (Cina, Vietnam).

Tra le aree di interesse sulle rotte commerciali per l'UE risultano di rilievo i “choke points”: punti di passaggio caratterizzati da una forte vicinanza tra due coste.⁴³ Lo spazio di transito ristretto, unitamente all'intensità del traffico marittimo sulle rotte che collegano Asia e UE, porta le navi commerciali, soprattutto di grandi dimensioni, a un attraversamento a velocità tendenzialmente ridotta.

Tale dinamica espone le imbarcazioni dirette verso l'UE a una serie di operazioni per il caricamento in itinere di cocaina, quali: **il parasiting**⁴⁴ in cui, a una velocità massima di 10 nodi, è possibile l'avvicinamento di piccole imbarcazioni, tramite le quali è possibile la saldatura di contenitori stagni direttamente sulla chiglia della nave. Un'altra operazione di caricamento è il **drop-on/drop-off**⁴⁵ ovvero l'avvicinamento da parte di imbarcazioni di basso profilo. Tale operazione può anche avere come fine ultimo il caricamento della cocaina sulle navi, grazie alla cooperazione di uno o più membri dell'equipaggio delle navi interessate. Nelle zone di transito, unitamente al ricorso al Drop-on per il trasferimento di un carico su una nuova nave, non è da escludere la possibilità del ricorso al Drop-off per le precedenti operazioni di scaricamento dalla nave d'origine.

⁴³ I choke points di possibile interesse per il presente studio sono per il Sud Est Asiatico, **lo Stretto di Malacca** e in Medio Oriente: **Bab el Mandab** e **Canale di Suez**.

⁴⁴ V. 1.4.2

⁴⁵ V. 1.4.2



Un ulteriore punto di interesse sulle aree di rischio nelle regioni di transito inerisce alle coste oceaniche: le rotte commerciali, quando non è necessario un attraversamento delle acque, tendono a svilupparsi di fianco alle coste oceaniche, per motivazioni di sicurezza e di reperibilità dei soccorsi in caso di distress.

1.2.1 Hotspot e Hubs verso l'Unione Europea: Africa

L'Africa nord-occidentale è caratterizzata da una fragilità statale nei territori di riferimento: difatti, la scarsità di controlli di polizia e di una sorveglianza efficace, sia sui porti che nell'entroterra, favorisce il consolidamento di rotte di traffici illeciti. In tale contesto, elementi chiave sono: l'alto tasso di corruzione, l'insufficienza di mezzi e di tecnologie disponibili rispetto alle aree da controllare e la presenza di gruppi armati non statali, di natura criminale o terroristica, interessati alla gestione, anche parziale, delle rotte di traffici illecito ai fini di autofinanziamento.

La centralità di tale regione si è corroborata sulla presenza di rotte preesistenti di natura differente dal narcotraffico. Le rotte migratorie e di traffici illeciti, come quelli di armi leggere e farmaci, hanno comportato la presenza di reti corruttive, collusive, e articolate su molteplici servizi, adattando tali vantaggi ai nuovi traffici illeciti senza incorrere nei costi e tempi necessari alla creazione di una nuova rotta.

Per quanto florido di opportunità per lo sviluppo, la struttura commerciale tra Africa Nord-Occidentale ed UE non è esente da importanti rischi di infiltrazione del narcotraffico sia perché gran parte del commercio verso l'UE è gestito per via marittima ed è caratterizzato da prodotti ittici, beni generici containerizzati o di tipo petrolifero e minerario. Pertanto, le imbarcazioni in uso condividono le stesse tipologie di piattaforme di uso maggioritario per il narcotraffico.

Una seconda ragione di infiltrazione soggiace nella rilevante importazione di prodotti beni alimentari importati nell'UE, soggetti ad uno sdoganamento tendenzialmente rapido che presenta maggiore versatilità per l'occultamento di carichi ingenti di cocaina.



Infine, nei principali Paesi di origine o transito dell'import africano verso l'UE non è rara la presenza di importanti consorzi criminali, con sezioni operative nell'UE, e centrali nei traffici di cocaina, cannabinoidi, e beni illeciti.

Exporters	Import UE 2015-2024	% 15-24	2015 - 2024 Seizures of Cocaine from Brazil (kg)	Africa Seizures on Total (%)
South Africa	€ 207.397.562.000,00	13,76%	4330 kg	19,62%
Morocco	€ 192.015.879.000,00	12,74%	2809 kg	12,73%
Nigeria	€ 175.015.823.000,00	11,61%	100 kg	0,45%
Libya, State of	€ 145.818.288.000,00	9,68%	269 kg	1,22%
Angola	€ 52.044.836.000,00	3,45%	209 kg	0,95%
Côte d'Ivoire	€ 51.449.445.000,00	3,41%	31 kg	0,14%
Cameroon	€ 23.740.176.000,00	1,58%	467 kg	2,12%
Ghana	€ 23.702.682.000,00	1,57%	606 kg	2,75%
Namibia	€ 11.947.307.000,00	0,79%	412 kg	1,87%
Kenya	€ 11.362.397.000,00	0,75%	90 kg	0,41%
Liberia	€ 5.866.947.000,00	0,39%	717 kg	3,25%
Senegal	€ 5.197.726.000,00	0,34%	1036 kg	4,69%
Sudan	€ 2.951.504.000,00	0,20%	338 kg	1,53%
Togo	€ 1.362.009.000,00	0,09%	271 kg	1,23%
Benin	€ 294.462.000,00	0,02%	1235 kg	5,60%
Djibouti	€ 118.809.000,00	0,01%	500 kg	2,27%
Guinea	€ 5.797.591.000,00	0,38%	313 kg	1,42%
Totale import (2015-2024) da Paesi coinvolti in narcotraffico	€ 916.083.443.000,00	60,79%	Totale - Paesi africani = 13420 kg	60,81%
Totale Import UE - Africa	€ 1.506.947.985.000,00	100,00%	Totale - Globale excl. Europa = 22070 kg	100,00%

Elaborazione: International Trade Centre - Trade Map; GENI

Secondo i dati rilasciati dalla Polizia Federale brasiliana, i Paesi africani sono la destinazione del 60,81% della cocaina proveniente dal Brasile e sequestrata al di fuori dell'Unione Europea.

Di maggiore rilevanza per l'UE, risulta essere il Marocco, uno dei principali partner economici dell'UE in Africa e il principale nella regione Nord-occidentale. Il Paese, al secondo posto per i sequestri di cocaina dal Brasile, è un importante punto strategico per molteplici traffici illeciti, dalle persone agli stupefacenti leggeri. Inoltre, la presenza di organizzazioni altamente specializzate nel contrabbando di stupefacenti verso la Spagna, in primis tramite lo Stretto di Gibilterra, rende il Paese un punto di rilievo per la triangolazione dei traffici di cocaina dall'America Latina, e dal Brasile. Dalle coste spagnole, difficili da sorvegliare con costanza, possibile l'ingresso di sostanze stupefacenti. A livello logistico, squadre di trafficanti rilasciano carichi di cocaina trasportati con motoscafi ad alta velocità sulle coste, o in alternativa, tramite contaminazione dei carichi container fermi in porto. Tali



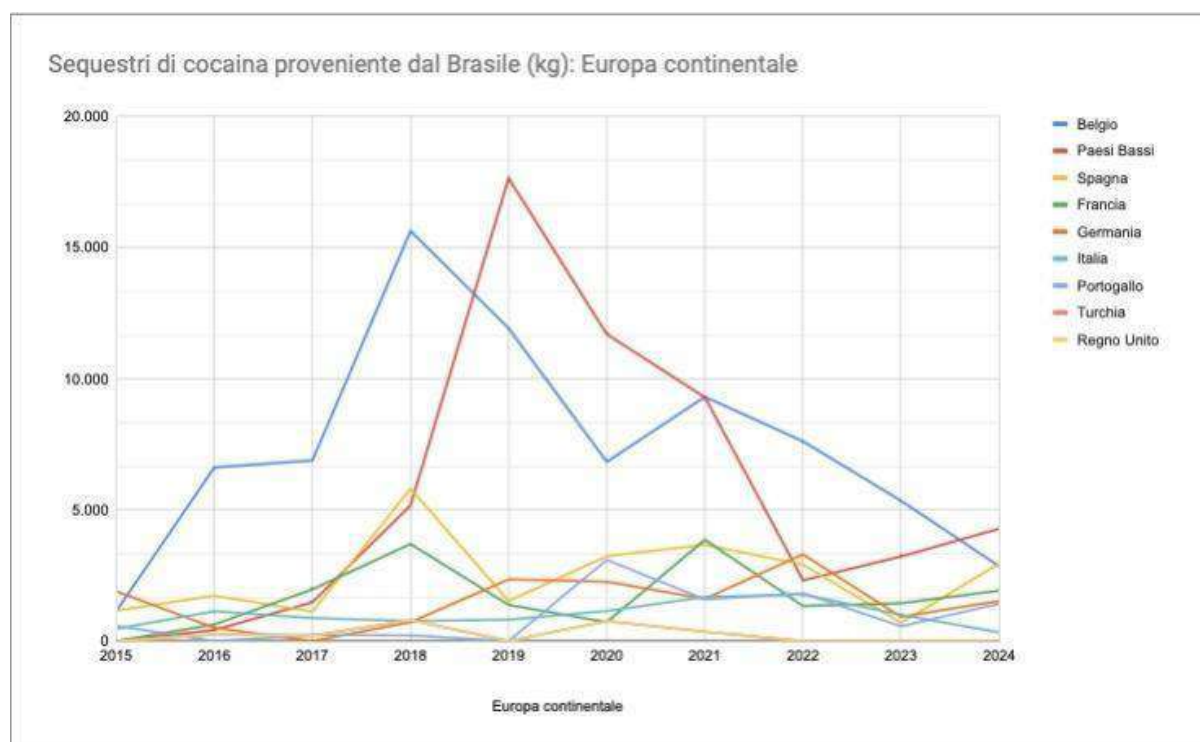
traffici di cocaina raggiungono prima il Marocco via terra, a seguito dell'arrivo nei porti di Senegal, Guinea, Guinea Bissau, Costa d'Avorio, Ghana.

Nei dati della polizia federale brasiliana, fanno seguito Nigeria, caratterizzata dalla presenza importanti organizzazioni operative nell'UE, Libia, Angola (Paese con storica affinità culturale e linguistica con il Brasile), e gli Stati dell'Africa Centro-occidentale.

Nella regione Subsahariana, è importante sottolineare la rilevanza della Guinea Bissau, dell'isola di Capo Verde, e del Mozambico, come potenziali hub della cocaina verso l'UE: l'affinità linguistica e culturale che, come per l'Angola, rafforza legami personali ed economici con il Brasile e con il Portogallo, è un elemento da considerare per l'analisi di possibili organizzazioni e reti di appoggio per il narcotraffico tra i tre continenti.

Infine, va segnalato come, tra i Paesi del Nord Africa, anche l'Algeria, importante partner commerciale per l'UE, e la Tunisia siano Paesi a rischio di infiltrazione del narcotraffico con sorgenti in America Latina, e Brasile.

1.3 La destinazione: Unione Europea



Fonte: Polícia Federal – Elaborazione: GENI



L'Europa continentale è la principale destinazione della cocaina spedita dai porti brasiliani.

Su un totale di 238,355 tonnellate di cocaina proveniente dal Brasile e sequestrata su scala globale tra 2015 e 2024, l'86,8 % aveva come destinazione nove Stati membri dell'UE (206,882 tonnellate).

Belgio (31,1%) e Olanda (23,3%) dominano i sequestri globali di cocaina partita dal Brasile, seguiti da Spagna (10,4%), Francia (7,1%), Germania (6,3%), Italia (4,2%), Portogallo (3,9%), Malta (0,17%) e Danimarca (0,16%). Si osservi come i primi due Paesi citati rappresentino insieme più della metà (54,4%) del totale dei sequestri su scala globale.

L'analisi delle operazioni Retis e Spiderweb ha inoltre rivelato che il 76,8% della cocaina sequestrata nel porto di Paranaguá era diretta in Europa, con rotte che spesso includono il Marocco e la Turchia quali piattaforme logistiche strategiche per il traffico di stupefacenti destinati alla Spagna, nonché il Belgio come hub di redistribuzione verso l'Olanda. Ulteriori evidenze emerse nelle operazioni succitate suggerivano il possibile coinvolgimento della Costa d'Avorio e di Malta quali snodi intermedi lungo queste rotte transnazionali.

1.3.1 Porti Marittimi e isole di articolazione verso l'Unione Europea

Sulla base dei dati dei prodotti in relazione all'arrivo della cocaina nei porti europei, è possibile delineare un trend evolutivo dei principali porti marittimi di interesse coinvolti nel traffico, evidenziando come le rotte del narcotraffico si sono adattate in risposta alle misure di contrasto adottate dalle autorità nazionali e private dei singoli stati.

Nel porto di Anversa (BE), ad oggi il principale punto di ingresso della cocaina in EU, i sequestri sono aumentati costantemente, partendo dai dati a nostra disposizione nel 2015 le tonnellate sequestrate ammontavano a 15,7 mentre nel 2023, anno record, a 121.

Un secondo porto importante per l'incremento dei sequestri è Rotterdam (NL), con oltre 19 tonnellate sequestrate nel 2019.

Il terzo porto del nord Europa principale è Amburgo (DE), i sequestri di cocaina sono aumentati di circa sette volte tra il 2018 e il 2023, quando sono state sequestrate 43 tonnellate di cocaina.



I tre porti del nord Europa hanno parallelamente implementato un sistema di automatizzazione e di misure di sicurezza, rendendo sempre più complicato la capacità di penetrazione degli stessi.

Il risultato di tale implementazione ha costretto le organizzazioni criminali a nuovi metodi di concealment e nuove geografie, tutt'ora in atto. Tanto che l'Unione Europea si sta muovendo preventivamente verso quei porti marittimi del nord che ad oggi non hanno riscontrato grandi quantità di sequestri. Di fatto tali porti risultano più facilmente penetrabili e vulnerabili, anche per l'assenza di una normativa 'robusta' in merito alle infiltrazioni nei processi logistici dell'attività portuale.

Per quanto riguarda i porti del sud Europa, tradizionalmente noti come punti chiave per l'ingresso della cocaina vi sono: il porto di Algeciras e gli altri quattro porti spagnoli di Valencia, di Vigo e di Barcellona.

Dal lato francese, il porto di Marsiglia è sicuramente quello che ha registrato un incremento nei sequestri di cocaina; tuttavia, dalle tendenze emerse non risulta essere un porto di destinazione quanto di transito. Tale connotazione è legata sia ai forti dissidi in seno ai gruppi criminali marsigliesi legati al narcotraffico sia al fatto che tali contrasti, di conseguenza, hanno avviato una maggiore attività di enforcement delle autorità francesi.

Sul versante italiano, il quadro è sicuramente complesso, registrando un aumento significativo nei sequestri di cocaina nel Porto di Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Livorno e Napoli.

Molto spesso i porti italiani sono porti di destinazione dopo gli scali europei (soprattutto dalla Spagna). Nel corso degli ultimi anni, il porto di Gioia Tauro ha intensificato l'ormai nota attività di traffico in parallelo all'aumento dei sequestri; solo nel marzo 2025, sono stati sequestrati oltre 1.170 kg di cocaina purissima, occultata in undici container provenienti dal Brasile meridionale⁴⁶ all'interno di sacchi di materiale combustibile (pellet).

A seguire, il porto di Genova ha incrementato l'attenzione e le attività di sequestro per la sua posizione strategica. Ad oggi, le autorità nazionali e portuali a Genova partecipano attivamente alla condivisione di best practices a livello europeo per migliorare le attività di contrasto nei container.

⁴⁶ https://www.ansa.it/calabria/notizie/2025/03/28/una-tonnellata-di-cocaina-sequestrata-nel-porto-di-gioia-tauro_7f35c871-1d34-4578-9bf4-8a1d90e71fdc.html



I porti di La Spezia e Livorno hanno sperimentato una crescente sofisticazione nei metodi di occultamento, diventando punti nevralgici di cocaina sia a livello nazionale sia a livello europeo.

Per quanto riguarda le isole di articolazione delle rotte a ridosso delle coste europee e nordafricane, le stesse sono strategiche per il passaggio per traffici illeciti verso l'UE tramite vie terrestri e marine. L'arcipelago di Madeira, regione autonoma del Portogallo e parte dell'Area Schengen; L'arcipelago è considerato un punto di passaggio per la cocaina in scalo sull'Africa Nordoccidentale⁴⁷, diretta verso l'Europa, prevalentemente su Yacht e altre imbarcazioni da diporto.⁴⁸

Un secondo territorio d'oltremare portoghese, anch'esso parte dell'Area Schengen sono le isole Azzorre. Tale arcipelago resta un punto di scalo per le rotte verso l'Europa, con imbarcazioni da diporto, semi-sommergibili⁴⁹, e pescherecci, con carichi intorno alle tonnellate di peso.

Infine, le Canarie, territori d'oltremare della Spagna hanno una fama consolidata come punto di transito per le rotte marine che fanno scalo sulle coste dell'Africa Nordoccidentale, di Capo Verde, o nelle acque antistanti. Le imbarcazioni tipicamente impiegate per gli scali possono essere navi portarinfuse, con carichi nell'ordine di tonnellate,⁵⁰ in pescherecci⁵¹, o su imbarcazioni da diporto.

1.4 L'Ambiente Operativo del Narcotraffico

1.4.1 Mezzi di transito: tipologie di navigli e nuove tecnologie

- **Portacontainer**

L'utilizzo di container nel narcotraffico tra Brasile e UE resta una delle strategie di maggiore rilevanza, e si prospetta un aumento nell'utilizzo, a fianco di metodologie e strategie innovative, e delle reti di appoggio nel settore della pesca.

⁴⁷ https://www.euda.europa.eu/cocaine-trafficking-europe_en

⁴⁸ <https://insightcrime.org/news/interview/portugal-fighting-back-against-rising-tide-cocaine/>

⁴⁹ <https://www.portugalresident.com/major-coup-as-portugal-seizes-narco-sub-carrying-7-tonnes-of-cocaine/>

⁵⁰ <https://maoc.eu/spanish-authorities-seize-1200kg-of-cocaine-in-the-canary-islands/>

⁵¹ https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/en_gb/notas-prensa/notas-prensa/2024/diciembre/7/intervenidos-3_300-kilos-cocaina-pesquero-canarias.html



Alla base dell'utilizzo del container vi sono le seguenti ragioni:

- Grande disponibilità di piattaforme da infiltrare, alti volumi di scambio, a cui corrispondono tempi rapidi di sdoganamento, e difficoltà di applicazione di un sistema di sorveglianza efficace e approfondito;
- presenza di diverse rotte commerciali su cui poter organizzare scali;
- Versatilità del container nelle varie fasi operative, data la possibilità di contaminazione in molteplici aree;
- diversi spazi di vulnerabilità nel sistema di gestione dei container tanto nell'ambito delle risorse umane a disposizione di servizi marittimi e portuali, quanto delle infrastrutture fisiche navali e di terra, con risultante applicabilità di molteplici tecniche di occultamento o elusione come il "Trojan Horse", la clonazione di container, lo "Switch Method", il Rip-off nel container, o nella merce;

● **Tipologie di navi portacontainer**

Per quanto concerne le categorie di portacontainer, è rilevante distinguere le categorie utilizzate per gli spostamenti transoceanici integrali, e quelle coinvolte in operazioni a maggiore segmentazione con più casi di drop-on e drop-off. Nel primo caso è infatti più comune l'utilizzo di grandi portacontainer con capacità superiori ai 5000 TEU (una TEU equivale a un container da 20 piedi, o 6 metri), come Post-Panamax (5000-10000 TEU), Neo-Panamax (10001-14500 TEU), ULCV (oltre le 14500 TEU), e le ULCS (tra le 18000 e le 23000 TEU). Mentre nel caso di manovre di drop-on e drop-off, nonostante vengano utilizzate anche quest'ultime, è possibile l'utilizzo di portacontainer di livello Feeder (3000 TEU), e Panamax (3000-5200 TEU).

Il narcotraffico via container sfrutta il vantaggio della numerosità: maggiore è il numero di container della nave contaminata, maggiore è la difficoltà di ispezione. Al problema degli alti volumi di carico si aggiunge la natura della merce legale: se merce fragile o ad alta deperibilità, lo sdoganamento è solitamente accelerato. Tenendo in conto di questi due fattori, le organizzazioni criminali potrebbero prediligere l'infiltrazione della cocaina in navi portacontainer dall'alto volume di carico, con porti di origine da cui si importa merce ad alta deperibilità, come prodotti agricoli e composti organici, e porti di destinazione in cui si gestisca un volume altrettanto alto di container.



Dai sequestri effettuati nei porti dell'Unione Europea, si trova conferma della tendenza alla contaminazione di grandi porti, e di navi portacontainer dal grande tonnellaggio. Porti come Rotterdam, Anversa-Bruges⁵² e Amburgo, in grado di ricevere ULCS, hanno registrato tra le maggiori quantità di cocaina sequestrata.⁵³ Ciò non esclude lo scarico in porti con minore volume di container scambiati, e con minore capacità di ricezione delle portacontainer: l'idea, di per sé controintuitiva, consiste nell'optare per porti periferici, di minore rilevanza, e su cui si ritiene esserci minore aspettativa di traffici, e minore interesse d'indagine.

- **Tipologie di container**

La containerizzazione del narcotraffico segue strategie di occultamento che richiedono anche l'accurata selezione del container da contaminare.

- **Dry Container**, o **“General Purpose”**, è la tipologia maggioritaria di container adottata a livello globale, ed è utilizzata per merci senza particolari requisiti di conservazione. È adatto al rip-on generico, e al rip-on nel carico, e si presta a tecniche di clonazione dei container, di smontaggio della porta, di scambio rapido, e, data l'assenza di stagnature specifiche, di infiltrare squadre per operazioni “trojan horse”.
- **Reefer container**, container refrigerato e stagnato, ideale per le merci ad alta deperibilità, e per la cocaina: le basse temperature e le proprietà ermetiche del container, unitamente a tecniche di occultamento all'interno della merce, spesso destinata al consumo umano o animale, e ad alta deperibilità, rendono questa tipologia di container utile per eludere scanner, e ispezioni con unità cinofile. Il reefer è utile per il transito di carichi importanti, in operazioni di traffico che potrebbero prevedere carichi “esca”, di minore entità e inseriti in container “dry”, e carichi principali in Reefer, o container coibentati. In alternativa, è possibile l'occultamento negli impianti di refrigerazione.

⁵²<https://newsroom.portofantwerpbruges.com/reception-of-the-largest-container-ships-possible-thanks-to-official-16-meters-draft-in-the-deurganck-dock>

⁵³ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC, p. 169.



- **Container Coibentati**, ideali per operazioni di rip-on sulla merce, con operazioni di infiltrazione sulle materie prime, e generalmente per carichi di entità importante: tra i vantaggi, la stagnatura è ideale per l'isolamento degli odori, e l'elusione delle unità cinofili. A differenza del Reefer, non ha impianto di refrigerazione, e lo sdoganamento è tendenzialmente più rapido per questa ragione.
- **Flat rack container**, solitamente impiegato per il trasporto di macchinari
- **Open Top/Open Side**, container con apertura superiore o laterale, per facilitare le operazioni di carico e scarico, e per tale caratteristica, utili per operazioni di rip-off su container, con carico nascosto nella merce, ma non isolato.

- **Bulk carriers/portarinfuse**

Le portarinfuse vengono utilizzate meno rispetto alle portacontainer. Nonostante ciò, dato il maggiore spazio di occultamento delle vasche di contenimento della merce legale, permettono il trasporto di più cocaina, nell'ordine di tonnellate⁵⁴. Tendenzialmente, si opta per imbarcazioni in stato deteriorato, e prossime alla demolizione, al fine di utilizzarle per un singolo carico dal profitto relativamente alto rispetto a un investimento non al di sotto del milione di euro. Di conseguenza, si selezionano navi da carico da contaminare di basso profilo e costo, non oltre i 100 m di lunghezza,⁵⁵ utili anche per l'ingresso in porti con minore capacità di ricezione, come quelli periferici. Non è raro che le navi da carico uscenti da acque europee per prelevare cocaina, prendano una rotta iniziale apparentemente rivolta verso l'Africa Nordoccidentale, per poi spegnere il ricevitore AIS⁵⁶, e deviare verso la costa est latinoamericana⁵⁷.

Tra le operazioni di carico fattibili per le "bulk carriers", rientrano il caricamento in porto, e il drop-on in mare aperto, tramite pescherecci o motoscafi; il parasiting, con la saldatura o l'aggancio di

⁵⁴ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC, p. 169.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ van Leeuwen, B., & Nutz, M. (2024). Detecting drug transfers via the drop-off method: A supervised model approach using AIS data. *Machine Learning with Applications*, 18, 100590.

⁵⁷ van Leeuwen, B., & Nutz, M. (2024). Detecting drug transfers via the drop-off method: A supervised model approach using AIS data. *Machine Learning with Applications*, 18, 100590.



corde, sotto la linea di galleggiamento, o a ridosso della chiglia della nave, in porto, in rada, o in transito.

Le operazioni di recupero a terra potrebbero invece riscontrare delle difficoltà di natura pratica, dato l'occultamento in stive dalla profondità media di 10 metri, già piene di materiale in polvere, grani, e potenzialmente nocivo.

In uno scenario di drop-off in mare, con pallet galleggianti o su barche minori, come motoscafi e pescherecci, i trafficanti, o gli operatori di bordo in complicità, dovrebbero pertanto occultare la cocaina in modo tale da renderla recuperabile in transito, con tempistiche e condizioni poco permissive: ne consegue una tecnica di occultamento in spazi più accessibili, di minore complessità, ma meno sicura, e che espone maggiormente il carico al rischio di intercettazione durante una possibile ispezione in mare.

In alternativa, l'occultamento nella struttura della nave, o sulle parti esterne, tramite il parasiting, consente comunque l'estrazione, in porto o in mare, di ingenti quantitativi di cocaina.

- **Go-fast - motoscafi**

Nel narcotraffico per via marittima, a fianco della logistica delle grandi navi, delle bulk carrier e dei traghetti, tanto nel passato, quanto negli attuali scenari, le imbarcazioni "go-fast" sono onnipresenti. Si parla di motoscafi di lunghezza intorno ai 10 metri, con capacità di carico intorno ai 500-700 kg di cocaina⁵⁸.

Tra i vantaggi dei motoscafi go-fast, troviamo in primo luogo la velocità massima raggiungibile, intorno ai 100 km/h, grazie a motori potenziati fino ai 1000 cv. Tra gli accorgimenti adottati per aumentare l'elusività, si tende a usare vernice verde, azzurra, o grigio scuro, al fine di confondersi meglio con il mare, a lunga distanza.⁵⁹

L'equipaggio, tra i due e i quattro membri, imbarca taniche di carburante come riserva utile ad aumentare il raggio, o l'autonomia in caso di diversioni per eludere la sorveglianza dei Paesi di partenza, transito o destinazione, oltre che a garantire alte velocità di crociera.

⁵⁸ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC, p. 169.

⁵⁹ <https://www.occrp.org/en/news/spain-arrests-22-linked-to-the-construction-of-narco-go-fast-boats>



Le imbarcazioni go-fast risultano utili per le operazioni in prossimità della costa, di quelle di origine, scalo e destinazione, e nel tempo, grazie alla motoristica avanzata e alla logistica per il rifornimento, hanno aumentato il raggio medio operativo, attualmente tra i 50 e i 1000 km.

Nella fase di partenza della cocaina, i motoscafi sono utilizzati per operazioni di drop-on, su navi portacontainer, portarinfuse, pescherecci e traghetti. Per quanto riguarda il drop-off dalle stesse piattaforme, configurate come “navi madri”, i go-fast vengono utilizzati per la consegna a terra, o su altra imbarcazione.

La versatilità su molteplici scenari è un ulteriore punto a favore per i go-fast, ideali per le fasi di origine delle rotte, e quelle terminali, comprese le operazioni su fiumi e acque interne. Sui fiumi e nei pressi dei porti fluviali, come a ridosso dei porti marittimi e in generale delle coste brasiliane, le operazioni con go-fast possono anche consistere nel supporto alle azioni di parasiting.

L'utilizzo di motoscafi ha portato, nel tempo, anche allo scaricamento della merce sulle spiagge, o in pallet nei pressi di scogliere accessibili. I motoscafi, con le giuste migliorie in termini di motore, carburante e copertura superiore dello scafo, possono soddisfare i requisiti di velocità, elusività e autonomia, principi cardine per il narcotraffico su mare.

- **Traghetti Ro-Ro (Roll-on/Roll-off)**

In forza della versatilità della piattaforma, non è da escludersi l'utilizzo di piattaforme Ro-Ro per il trasporto di cocaina su brevi tratte in acque interne, o sulle intere rotte transatlantiche,⁶⁰ spesso direttamente su camion, in beni containerizzati o pallettizzati. Secondo informazioni ottenute da ex-operatori portuali, tra due traghetti sarebbe possibile il rendezvous, per lo scambio in transito di carichi di cocaina tramite l'eventuale portellone laterale.

- **Pescherecci**

Altra piattaforma di grande rilevanza per il narcotraffico è l'imbarcazione da pesca.

Pescherecci di piccole e medie dimensioni possono ricoprire funzioni di drop-on o drop-off, ma in generale definiscono il loro ruolo di navi satelliti rispetto a imbarcazioni più grandi, da rifornire o da

⁶⁰ <https://www.offshore-energy.biz/over-a-tonne-of-cocaine-seized-aboard-ro-ro-ship-off-portugal/>



cui scaricare, come portacontainer, bulk carrier, e pescherecci d'altura, di lunghezza superiore ai 20 metri, capacità di stiva elevata, raggio operativo verso il mare aperto e l'oceano Atlantico.

Nel contrabbando, i pescherecci svolgono in generale o una funzione esecutiva, con il trasporto da costa verso il mare aperto e viceversa, o una funzione di supporto al fine di rifornire di carburante e/o cocaina le imbarcazioni minori.⁶¹

Il ricorso a imbarcazioni da pesca, tanto con funzione di navi madre, quanto di navi satellite, è motivato da una serie di ragioni:

- esperienza degli equipaggi nella navigazione e nella gestione di rotte di pesca: le conoscenze consentono di mascherare operazioni clandestine come operazioni di pesca, gestire eventuali deviazioni di rotta con conoscenza delle acque, e utilizzare al meglio gli spazi di occultamento dell'imbarcazione;
- deperibilità della merce trasportata: l'occultamento della cocaina in carcasse surgelate di pescato, ad esempio, protegge il carico dalle unità cinofile⁶², e da ispezioni superficiali, sotto la pressione di un rapido sdoganamento e il rischio di dover risarcire gli operatori in caso di ispezioni invasive, con esito negativo;
- elevate capacità di carico: secondo UNODC, la quantità totale di cocaina sequestrata su pescherecci supera le quantità sequestrate su altre piattaforme.⁶³ La ragione alla base è una notevole capacità di carico, e occultamento, sulla struttura dell'imbarcazione: dai compartimenti refrigerati per la conservazione del pescato, alle sale motori, alle reti esterne da strascico, sui pescherecci gli spazi critici permettono il trasporto carichi di cocaina dai pochi quintali, a oltre una tonnellata.⁶⁴
- elevata densità degli spazi di pesca: la presenza massiccia di pescherecci nelle aree critiche per il narcotraffico rende più difficile l'individuazione di un'imbarcazione contaminata;⁶⁵

⁶¹ United Nations Office on Drugs and Crime. (2011). *Transnational organized crime in the fishing industry: Focus on trafficking in persons, smuggling of migrants, illicit drugs trafficking*.

⁶² United Nations Office on Drugs and Crime. (2011). *Transnational organized crime in the fishing industry: Focus on trafficking in persons, smuggling of migrants, illicit drugs trafficking*, p.82

⁶³ Ivi.

⁶⁴ United Nations Office on Drugs and Crime. (2011). *Transnational organized crime in the fishing industry: Focus on trafficking in persons, smuggling of migrants, illicit drugs trafficking*, p.82

⁶⁵ Ivi.



- uso delle “Flags of Convenience” per evitare controlli in acque internazionali: un metodo utile per sfruttare le vulnerabilità giuridiche è la registrazione dell'imbarcazione in un Paese poco collaborativo nell'autorizzare controlli su imbarcazioni sotto la propria bandiera.⁶⁶ Data la giurisdizione primaria dello Stato di bandiera, secondo l'UNCLOS,⁶⁷ è responsabilità del suddetto stato di investigazione sugli eventuali crimini commessi a bordo. Nondimeno, sebbene questa norma sia basata sulla presunzione che gli Stati di bandiera potrebbero effettuare ispezione a seguito di un ipotetico rientro in acque nazionali, molti Stati di bandiera non hanno le capacità operative reali di applicare controlli per navi che sovente attraversano il globo. Di conseguenza, gli operatori marittimi tendono ad usare le bandiere di suddetti stati, sia sulla base di incentivi fiscali e finanziari, sia sulla base della quasi-impossibilità di subire controlli in acque internazionali. Una possibile soluzione sarebbe il sistema di Port-State-Control: l'ispezione di navi straniere in porti nazionali, sulla base della necessità di controllare le condizioni di ottemperanza con i regolamenti IMO⁶⁸. L'ispezione in questo caso potrebbe avvenire in ritardo rispetto a operazioni di drop-off.
- vulnerabilità socioeconomica di settore: l'overfishing, e i conseguenti depauperamenti delle riserve regionali, hanno portato precarietà economica e alimentare verso quelle comunità fortemente dipendenti dal settore della pesca. Il narcotraffico è sovente visto come soluzione per aumentare i guadagni individuali oltre la soglia di povertà.⁶⁹

● Imbarcazioni da diporto

Grazie all'uso di apparecchiature di bordo avanzate per la navigazione di bordo, e la disponibilità di eventuali rendezvous di rifornimento in mare di carburante o drop-on di cocaina, le imbarcazioni da diporto come yacht o barche a vela dai 15 metri di lunghezza sono spesso utilizzate come mezzo di trasporto transatlantico, con il drop-off in acque dinanzi le coste europee, oppure lo sbarco su porti privati, o spiagge.

⁶⁶ Ivi.

⁶⁷ Ibid, p. 134

⁶⁸ <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>

⁶⁹ United Nations Office on Drugs and Crime. (2011). *Transnational organized crime in the fishing industry: Focus on trafficking in persons, smuggling of migrants, illicit drugs trafficking*, p. 135



- **Imbarcazioni a bassa visibilità: semisommergibili e narcosottomarini**

Tenendo conto delle loro caratteristiche di velocità, elusività e autonomia, le piattaforme semisommergibili e sottomarine ricoprono una posizione di alta funzionalità, grazie allo studio dei materiali, e a importanti avanzamenti tecnologici raggiunti nel panorama criminale transnazionale. La seguente analisi include imbarcazioni con riscontro empirico, tramite sequestri o ritrovamenti, e modelli ipotetici, utili per comprendere i trend futuri.

Secondo H I Sutton,⁷⁰ è possibile categorizzare le imbarcazioni a bassa visibilità nelle seguenti categorie:

- **Tipo 1A - Fully-submersible: Sottomarini guidati e autopropulsi**, con capacità di immersione totale. Dai costi e dalle dimensioni importanti, l'utilizzo del sottomarino prevede il trasporto di carichi di cocaina nell'ordine di tonnellate, anche intorno alla decina.⁷¹ Nondimeno, l'utilizzo di sottomarini integrali è raro, in forza dei costi, delle condizioni precarie di sicurezza per l'equipaggio, e dell'alto rischio di perdita del carico, ma si ipotizza che il raggio operativo sia estremamente esteso, potendo operare in immersione a livelli di autonomia simili a piattaforme di origine militare.⁷²
- **Tipo 1B - Sottomarini (Self-Propelled Fully-Submersible o SPFS)⁷³**, torpedos agganciati a navi madri tramite corde, e posti sotto la linea di galleggiamento. La tecnica complementare utilizzata è il parasiting. Il carico trasportabile in questi contenitori può aggirarsi intorno ai 3-5 quintali, mentre il raggio operativo dipende dall'itinerario previsto dalla nave di aggancio.
- **Tipo 2 - Semi-sommergibili guidati (Self-Propelled Semi-Submersible, o SPSS)⁷⁴**, imbarcazioni create ad-hoc per la sommersione parziale, capaci di abbassare l'altezza del profilo laterale tramite il riempimento di zavorre laterali, a costo di una minore velocità di crociera. Un sequestro eccellente di questo tipo è avvenuto al largo delle Azzorre⁷⁵, con un

⁷⁰ <http://covertshores.blogspot.com/2010/06/narco-submarines-torpedoes-and-semi.html>

⁷¹ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC, p. 170

⁷² <http://covertshores.blogspot.com/2010/06/narco-submarines-torpedoes-and-semi.html>

⁷³ <http://covertshores.blogspot.com/2010/06/narco-submarines-torpedoes-and-semi.html>

⁷⁴ <http://covertshores.blogspot.com/2010/06/narco-submarines-torpedoes-and-semi.html>

⁷⁵ <https://www.rsi.ch/info/mondo/Azzorre-intercettato-un-%E2%80%9Cnarco-sub%E2%80%9D-con-65-tonnellate-di-cocaina--2704988.html>



carico di 6,5 tonnellate di cocaina diretto verso le coste Europee, in possibile collegamento con il PCC brasiliano, a dimostrazione delle capacità di traversata transatlantiche di queste nuove piattaforme, unitamente a quelle di elusività.

- **Tipo 3 - Vascelli di basso profilo (Low Profile Vessels o LPV).** Si tratta, in primo luogo, di imbarcazioni leggere, veloci, e modificate al fine di minimizzare la sezione radar equivalente (RCS) di imbarcazioni e velivoli predisposti alla ricognizione. Trattasi di motoscafi in fibra di vetro, con livree mimetiche nelle acque marittime e portuali, con colori che vanno dal blu scuro al verde marino, con copertura superiore per diminuire la visibilità e migliorare le operazioni notturne. A differenza dei semi-sommergibili, gli LPV non dispongono di zavorre per l'affondamento parziale. Sebbene l'elusività sia solo derivativa di sistemi aggiuntivi, e sia notevolmente minore rispetto agli SPSS, la velocità è sensibilmente maggiore. Il carico, invece, intorno alle 4 tonnellate⁷⁶, risulta minore rispetto a un SPSS. In forza della struttura, leggermente appesantita dagli accorgimenti per diminuire la traccia radar, il raggio operativo degli LPV è tendenzialmente minore rispetto agli SPSS, e segue approssimativamente le specifiche tecniche dei motoscafi go-fast, con la possibilità, quindi, di estendere le operazioni in mare aperto, ma comunque circoscritte rispetto a pescherecci, grandi navi, e gli stessi SPSS.

Le operazioni attuabili con SPFS, SSPA e LPV's, grazie della versatilità, possono consistere in drop-on/drop-off, verso/da altre navi madri, oppure in operazioni di rilascio a terra, direttamente su costa, con l'arenamento e abbandono dell'imbarcazione a seguito del prelievo, o in porti privati, ma con un rischio esponenzialmente maggiore di intercettazione.

- **UUV/USV**

Un'ultima categoria, di natura ipotetica ma altamente coerente con le attuali capacità tecnologiche di conoscenza pubblica, è quella degli Uncrewed Sea Vehicles (USV) e degli Uncrewed Underwater Vehicles (UUV)⁷⁷ In primo luogo, il vantaggio di non avere un equipaggio implica minori rischi di

⁷⁶ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC, p. 170.

⁷⁷ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC, p. 170.



perdita del carico, non essendoci vulnerabilità umana alle condizioni avverse della navigazione, e minori rischi di essere rintracciati, in caso di intercettazione e sequestro del natante. Entrambe le piattaforme possono essere utilizzate per brevi tratte, intorno ai 30 km⁷⁸, e potrebbero essere strategiche per i choke-points e per le coste estere ravvicinate alla Frontiera esterna dell'UE. Le piattaforme senza equipaggio sono tuttavia sensibili a operazioni nel dominio cyber, al fine di dirottamento o interruzione generale delle comunicazioni con la base. Il carico medio trasportabile si aggira intorno ai 200 kg per gli UUV, e supera i 300 nel caso degli USV.⁷⁹

1.4.2. Metodi di trasporto: elusione, contaminazione e occultamento della cocaina

Il narcotraffico dal Brasile ha natura prevalentemente marittima. La logistica, per lo più imperniata sul trasporto via container e sulla contaminazione di spedizioni legittime direttamente nel porto marittimo o nei precedenti porti fluviali, può assumere maggiore complessità davanti all'intensificazione della sorveglianza portuale, e svilupparsi sul caricamento della cocaina sulle imbarcazioni al di fuori dei porti.

Container based:

La containerizzazione rimane una delle principali strategie per il narcotraffico dall'America Latina e dal Brasile. Questa tecnica permette la diversione della rotta per evitare controlli e di mascherare la provenienza del carico tramite scali in altre regioni del pianeta. L'inserimento della cocaina nel container implica, virtualmente, l'opportunità di muovere la stessa su una rete logistica globale. Inoltre, il container è uno strumento di trasporto standardizzato, il cui utilizzo segue protocolli di registrazione che negli ultimi anni si sono dimostrati manipolabili. È infatti possibile per quelle organizzazioni in grado di attingere a servizi di hacking di penetrare nei sistemi informativi e di gestione dei porti⁸⁰ al fine di manipolare le spedizioni via container.

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ <https://www.occrp.org/en/project/narcofiles-the-new-criminal-order/inside-job-how-a-hacker-helped-cocaine-traffickers-infiltrate-europes-biggest-ports>



Rip-on/rip-off

1) Rip-on/Rip-off classico

La classica tecnica di “Rip-on” prevede l’utilizzo di borse per l’inserimento della cocaina nei container. I container coinvolti in operazioni rip-on/rip-off classico rientrano in prevalenza nella categoria “dry container” o “general purpose”: modelli senza chiusure ermetiche, né rinforzi particolari, ma soprattutto, pressoché identici a circa il 90% dei container su scala globale.

Questo può avvenire in tre momenti diversi:

- 1) con l’ingresso del container su camion nei “Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação” (REDEX).⁸¹ Si tratta di aree di transito e stallo nei pressi del porto di partenza in cui questi mezzi di trasporto permangono in attesa di autorizzazione all’imbarco. In questo primo spazio, secondo le fonti, i container sono soggetti a minori controlli rispetto ai terminal portuali. Nelle REDEX, può avvenire il “targeting” del container, l’apertura all’interno dell’area, l’inserimento della cocaina, e la successiva chiusura del container. Quest’ultima avviene in due modalità:

- smontaggio e rimontaggio della porta del container, con il sigillo di apertura lasciato intatto;
- chiusura del container e sostituzione del sigillo originale, con una versione contraffatta;

- 2) sulla rotta di terra tra i REDEX e i terminali d’imbarco⁸². Il rip-on, in questo caso, necessita di una deviazione e una sosta rispetto all’itinerario predefinito.

L’utilizzo di tracker GPS tende a limitare la tattica in questione, adottata comunque in risposta alle prime indagini sugli operatori nei REDEX.⁸³

all’interno del terminal d’imbarco, dopo il superamento dei controlli doganali. In vista dell’aumento dei controlli con scanner a raggi X, installati al fine di analizzare camion in fase

⁸¹ Patriarca, G., & Adorno, S. (2025). Rip-off clássico, contemporâneo e falso: Deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína nos portos brasileiros, p. 102.

⁸² Patriarca, G., & Adorno, S. (2025). Rip-off clássico, contemporâneo e falso: Deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína nos portos brasileiros, p. 102.

⁸³ Ibid., p. 103.



di transito alla velocità di 10 km/h⁸⁴, i trafficanti hanno optato per il trasporto del carico nelle cabine degli autotrasportatori, non soggette a scanning per la sicurezza del guidatore. Le borse con la cocaina fanno così ingresso all'interno dell'hub portuale, superando gli scanner e i controlli superficiali, raggiungendo poi il deposito di ubicazione del container per il successivo rip-on. Quest'ultimo può consistere tanto nell'apertura del container, con annessa sostituzione di sigilli, quanto nell'inserimento della cocaina nei suoi impianti di refrigerazione, evitando così di effettuare operazioni più invasive, ma al costo di una minore quantità occultabile. Questa tecnica è meglio definita come "Rip-off no patio", o rip-off sul patio, quindi sulla zona di transito portuale. Gli operatori responsabili del rip-on possono essere da un lato, operatori portuali, e dall'altro, individui non autorizzati all'ingresso in porto, ma nascosti nella cabina del camion.

Il rip-off classico, con borsa, permette l'estrazione rapida del carico su nave, e a terra. Ciò avviene secondo le seguenti fasi:

1) Estrazione e rilascio del carico su nave (Drop-off)⁸⁵

Data la presenza di personale complice sulle imbarcazioni, a un'operazione di rip-on per l'uscita dal porto di origine potrebbe anche seguire un drop-off su aree costiere di transito o di destinazione.⁸⁶ La premessa al drop-off è sicuramente la versatilità del carico: borse, zaini, pallet ermetici e dotati di rilevatore GPS sono soluzioni utili per una rapida estrazione dal container contaminato in partenza, e il rilascio in mare, in attesa di recupero, o direttamente su barche minori.

2) Estrazione e recupero del carico a terra (Rip-off)

L'utilizzo di borse permette una maggiore versatilità nella fase di recupero. Questo può avvenire direttamente su nave, come nelle zone di stallo precedenti gli scanner. I trafficanti, spesso per la mancanza di tempo a disposizione, si limitano ad appoggiare il carico sui pallet

⁸⁴ *Ivi.*

⁸⁵ Vedasi paragrafo dedicato "Drop-on/Drop-off", par. 1.4.2

⁸⁶ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC



di merce legale, consci dell'occultamento meno sicuro, e preferendo quindi una maggiore rapidità di estrazione del carico, e minori tempistiche di permanenza nei porti.

Nella fase di sbarco del container sono emerse differenti tecniche al fine di eludere i controlli, e lasciare la minor traccia possibile.

- **Trojan Horse:** prevede l'infiltrazione nel porto di una squadra addetta all'estrazione del carico. La squadra fa accesso al porto nei giorni precedenti l'arrivo del container contaminato, per posizionarsi in un container sito nei pressi del lotto previsto per il deposito. In alternativa, è possibile l'ingresso della squadra direttamente su un container la cui ubicazione prevista è in prossimità a quella del container da attingere.
- **Switch method:** al fine di ridurre la probabilità di subire ispezioni a campione, il carico di cocaina viene spostato dal container di origine, con provenienza extra-UE, a uno impiegato nel trasferimento tra Stati membri, o comunque proveniente da un import esterno, ma da porti e Paesi di origine meno soggetti, in apparenza, al narcotraffico.⁸⁷
- **Container cloning:** al fine di eludere controlli, e talvolta operazioni mirate, è possibile la clonazione del container, tramite il codice di riferimento scannerizzato dagli operatori portuali. Qualora sia programmato un controllo approfondito sul container contaminato, le organizzazioni criminali replicano il numero di registrazione su un altro container, in seguito prelevato per i controlli, mentre il container carico lascia il porto sotto altro codice, o su uscite non controllate.
- **Three-seals method:** il sigillo originale del container viene rotto in fase di contaminazione, e a seguito del Rip-on, viene apposto un primo clone. Durante la fase di rip-off, il primo clone del sigillo viene rotto per l'estrazione, su nave o a terra, e sostituito, anche se non di norma, da un secondo clone.
- **Smontaggio e rimontaggio della porta:** in alternativa all'alterazione dei sigilli, le porte del container vengono smontate e rimontate dopo l'inserimento del carico.

⁸⁷ https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/Europol_Joint-report_Criminal%20networks%20in%20EU%20ports_Public_version.pdf



Le tecniche di Container cloning, Three-seals e di Smontaggio risultano di grande rilevanza anche per le operazioni di rip-on/rip-off a maggiore complessità, di cui in seguito, nelle quali l'occultamento consiste nell'infiltrazione della cocaina nella merce legale contenuta nel container.

2) Rip-on/rip-off sul carico (o rip-on na carga)

Lo sviluppo e la diffusione delle capacità tecniche di controllo nei porti, come l'intensificazione dei controlli con scanner e unità cinofile, ha portato le organizzazioni criminali a ricercare metodi di occultamento più sofisticati, oltre i bagagli o pallet isolati dal carico legale. Le ultime tecniche di rip-on e rip-off prevedono l'intervento direttamente sulla merce legale, per una serie di ragioni:

- rapidità di sdoganamento per la merce organica ad alta deperibilità;
- maggiori possibilità di invisibilità sotto scanner, grazie all'occultamento in materiali di densità simile, come caffè, farine, e zucchero;
- minore probabilità di intervento ispettivo, in presenza di spedizioni dal numero elevato di container;

È stato accertato come, grazie a possibili reti corruttive interne alle aree portuali o di deposito, i container interessati vengano informalmente prelevati, contaminati, e reinseriti nelle aree sotto controllo.

L'occultamento nei materiali può avvenire con due principali tecniche:

- apertura e contaminazione di confezioni di merce legale, principalmente zucchero, caffè e farine, ma anche cacao e cereali, con l'inserimento di panetti di cocaina precompressi in sacchi generalmente di raffia o juta da 50 kg, o in grandi bag di polipropilene del peso di oltre 500kg.⁸⁸ Le operazioni di contaminazione possono avvenire nei REDEX, durante i prelievi non registrati, e nelle zone contigue ai siti produttivi, mentre il recupero, date le tempistiche dilatate, necessita dell'uscita del container dai porti, beneficiando di tecniche come il Container switch e il Container cloning. Di rado, è possibile l'utilizzo di Trojan Horses per

⁸⁸ Patriarca, G., & Adorno, S. (2025). Rip-off clássico, contemporâneo e falso: Deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína nos portos brasileiros, p. 105.



l'estrazione dei carichi dai pallet di confezionamento, ma risulta un'operazione di maggior rischio in forza delle tempistiche.

- inserimento della cocaina in confezioni clonate in emulazione a quelle con la merce legale, con sacchi, pallet, e confezioni inserite tra le prime file del container. In alcuni casi, al fine di emulare la traccia emessa nello scanner a raggi X, la cocaina è stata confezionata in compresse atte ad emulare chicchi di caffè,⁸⁹ mentre in altri casi, la cocaina era inserita in frutta e ortaggi, approfittando della colorazione simile emessa dagli elementi organici sotto lo scanner. L'inserimento dei sacchi può avvenire nei REDEX, nelle aree di prelievo non autorizzato, e nelle strade tra REDEX e transito portuale, mentre il recupero, nei porti, tramite i metodi estrattivi di cui in precedenza (Trojan Horse, Container Cloning, Container Switch).

Il secondo metodo permette maggiore versatilità nell'estrazione del carico, permettendo di mantenere la cocaina effettivamente isolata dalla restante merce, anche se nascosta in un sacco, o un pallet specifico, i quali vengono marchiati per segnalarne il recupero. Rispetto al primo metodo, quest'ultimo vincola meno le operazioni al container stesso, e richiede minor tempo di caricamento e scaricamento della cocaina.

Infine, per quanto aneddotico, è dovuta una menzione a parte su come l'occultamento di cocaina abbia seguito alcuni sviluppi di rilievo sul piano della merce di occultamento e della fisica dei materiali.

Da un lato, è possibile lo scioglimento della cocaina, tramite solventi o pregressa liquefazione, in plastiche e materiali, a seconda dello stadio di lavorazione. Vi sono in questo caso differenze tra cocaina base⁹⁰ e cloridrato di cocaina.⁹¹

⁸⁹ *Ivi.*

⁹⁰ **Cocaina base:** sostanza essenzialmente apolare, idrofoba, e solubile in solventi apolari come benzina, acetone, cloroformio, diclorometano e solventi compatibili con lo scioglimento e la lavorazione delle plastiche e dei materiali prestampati. Da: <https://crimelab.phoenix.gov/QTDocuments/1534.PDF?.com>

⁹¹ **Cloridrato di cocaina:** molecola polare, idrosolubile e soggetta all'umidità, altamente solubile in metanolo e etanolo, e materiali organici. Talvolta, è possibile l'occultamento di cloridrato di cocaina tramite impregnamento di vestiti e merce di abbigliamento, con il recupero in laboratori siti in Europa. Feltran, Lien, (Illicit Chains: Some New Hypotheses Regarding a Changing Global Cocaine Market, p. 30



Dall'altro, una tecnica particolarmente sofisticata di occultamento, e che richiede conoscenze tecniche avanzate e proprie di lavoratori del settore industriale, è l'occultamento in **macchinari industriali a medio-alta complessità**. Uno scenario di rip-on di questo tipo implicherebbe lo smontaggio e il rimontaggio della merce in disparati componenti, in uno spazio ristretto come quello di un'area container, con tempistiche dilungate, in un quadro complessivo di alto rischio di intercettazione da parte delle autorità. Data la poca fattibilità di una contaminazione in fase di transito, e di intervento su un carico legittimo già containerizzato, l'inserimento può avvenire in precedenza alle aree di approntamento per la spedizione, quindi alle zone di transito, deposito temporaneo. In tali casi, di estrema complessità in quanto a tecniche e tempistiche, il coinvolgimento di spedizionieri, esportatori, e/o importatori è un elemento di maggior rilievo.

3) “Falso” Rip-on/rip-off: il ricorso alla “plausible deniability”

Una tecnica utilizzata dalle organizzazioni criminali in gestione di front companies per l'export e linee commerciali, in realtà dedite a operazioni di narcotraffico, è quella del “falso rip-off”.⁹² Se partiamo dalla premessa che il rip-off è un metodo per definizione basato sull'inconsapevolezza dei committenti del carico legale, si definiscono “falso rip-off” quella serie di metodi adottati per l'inserimento della cocaina all'interno dei container, seguendo la logica della “plausible deniability”. Nello specifico, si tende a imitare il classico rip-on, con l'inserimento nel container di borse per il rapido recupero, tenendo già in conto gli eventuali scenari di sequestro: in tal caso, le organizzazioni, e le front companies di riferimento, possono affermare il non coinvolgimento sulla base del fatto che, un eventuale occultamento in sede produttiva avrebbe implicato operazioni di occultamento più complesse rispetto al semplice bagaglio. Nondimeno, in precedenza, l'assenza di sigilli contraffatti, e di segni di intervento sui cardini delle porte, ha portato le autorità a concludere⁹³ che dietro alcune spedizioni con apparente “rip-on”, risultavano operazioni pianificate da esportatori, importatori, o intermediari quali mediatori doganali e consulenti, con intere spedizioni di merce legale organizzate per il solo invio di un quantitativo di cocaina.

⁹² Patriarca, G., & Adorno, S. (2025). Rip-off classico, contemporaneo e falso: Deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína nos portos brasileiros, p. 106.

⁹³ *Ivi*.



Detta casistica, come in generale le casistiche di coinvolgimento di esportatori, importatori o società intermedie, risulta marginale rispetto alla maggioranza delle casistiche di rip-on/rip-off, organizzate secondo gli schemi precedentemente illustrati.

4) Infiltrazione della cocaina nella struttura del container

L'operazione, meno frequente rispetto a quelle di cui in precedenza, consiste nell'inserimento della cocaina, generalmente in panetti, all'interno degli spazi vuoti del container: doppi fondi in mura, porte o pavimentazione, vano per refrigeratore, pedane di appoggio per la merce.

Tra le tecniche utili per la copertura ai raggi X, figura l'inserimento di piastre schermanti, generalmente in piombo, ai lati interessati dall'occultamento. Nonostante ciò, la presenza stessa di materiali schermanti, rilevata dagli scanner, è ormai indicatore noto per la possibile presenza di beni di contrabbando. Data l'invasività dell'infiltrazione, le aree di possibile contaminazione tendono a precedere l'ingresso in porto: aree di stallo esterne, come le REDEX in Brasile, depositi per la fornitura di container, e di rado aree di stallo interne ai porti. In ogni struttura in cui avvenga la contaminazione, è necessaria la complicità, attiva o passiva, di operatori interni.⁹⁴

Tecniche non - container based:

Tra le tecniche che non richiedono l'infiltrazione di un container, segue una lista che descrive questi metodi che risultano essere versatili per molte tipologie di grandi imbarcazioni, e applicabili alla loro struttura più che al carico trasportato.

Parasiting (grandi navi)

Il parasiting consiste nell'aggancio di carichi (cilindri o scatole stagne) alla superficie esterna della nave, sotto la linea di galleggiamento, tendenzialmente, a insaputa dell'equipaggio.

Il parasiting richiede un'equipe con capacità tecniche in materia di saldatura, stagnatura e saldatura subacquea, oltre all'equipaggiamento necessario alle operazioni.

⁹⁴ <https://see.globalinitiative.net/hotspots/ports/container-anatomy>



Tramite un motoscafo o generalmente una barca di piccole dimensioni in avvicinamento alla nave target, una nave da carico o portacontainer, due o più operatori agganciano allo scafo contenitori stagni e dotati di rilevatore GPS, tramite due tecniche:

- Saldatura diretta allo scafo, sull'intero perimetro della nave, sopra o sotto la linea di galleggiamento;
- Allacciamento del carico tramite corde fissate alla poppa, sopra o sotto la linea di galleggiamento;

L'operazione può avvenire in porto, ma prevalentemente durante le fasi di rada, o dopo l'uscita dalle acque territoriali, quando la velocità della nave è minore, ed è possibile effettuare le operazioni di abbordaggio e saldatura. In tal caso, vanno considerate come aree di rischio tutte le aree in cui le navi cargo potrebbero subire rallentamenti, o essere tenute a procedere a velocità ridotte per ragioni di traffico. In Brasile, oltre che in mare, è da sottolineare come le zone di rischio per il "parasitizing" siano estremamente diffuse anche e soprattutto nelle rotte fluviali.

Contaminazione della struttura delle imbarcazioni

Tra le operazioni di occultamento meno frequenti, in luce dei costi e delle tempistiche prolungate, troviamo le operazioni di occultamento della cocaina nella struttura delle imbarcazioni. Le imbarcazioni selezionate possono essere tanto le navi portacontainer, quanto navi da carico e pescherecci prossimi allo "scrapping" (demolizione), e per questo "navi a perdere" o navi per cui è previsto un passaggio in dry dock, o in molo di manutenzione.

Segue una lista aperta dei punti di possibile occultamento:

- Abitazioni dell'equipaggio (materassi, condizionatori, elettrodomestici, suppellettili);
- Serbatoi di carburante o olio;
- Sea chest (prese d'acqua della nave): utili soprattutto per l'occultamento tramite parasiting, con saldatura o corda
- Sale motori, cisterne di zavorra (ballast tanks), catene (chain locker);
- Fori di cùbia: utili soprattutto per il drop-off dalla nave, essendo predisposti per il lancio dell'ancora.



- Doppi fondi e compartimenti segreti: sempre più ricorrente tra i narcotrafficienti brasiliani, in particolare quelli del Primeiro Comando da Capital, è l'utilizzo dei *cascos dos navios* (compartimenti modificati all'interno della nave). Questa operazione viene solitamente svolta da *narcosub* altamente specializzati e remunerati per celare partite di cocaina destinate all'Europa. Permette di eludere i controlli doganali grazie a compartimenti progettati per sfuggire ai metal detector e agli scanner portuali.
- Carichi secchi: nelle navi da carico, l'occultamento può avvenire direttamente nelle vasche di contenimento della merce (carbone, grano, polvere di ferro).

Drop-on/drop-off

La tecnica alla base della segmentazione delle rotte marittime, della crescente complessità degli itinerari marittimi dal Brasile all'UE, e del coinvolgimento di molteplici tipologie di mezzi e piattaforme di transito è definita "drop-off", o "drop-on" per specificare il passaggio tra imbarcazioni in zone di scalo, o il caricamento su una nave di maggiori dimensioni.

Il drop-off è un metodo che consiste nel rilascio in mare di carichi di cocaina, tramite borse, contenitori stagni, carichi imballati, e drug-pallet. Il rilascio può avvenire direttamente su una o più imbarcazioni terze, oppure in mare, con galleggiante e rilevatore GPS, in attesa di ritiro.

Questa tecnica riguarda tanto il narcotraffico container-based, che le operazioni non legate all'utilizzo di container, o di navi portacontainer.

In relazione alle operazioni che coinvolgono container, il drop off può avvenire in due fasi:

- Drop-off dalla "nave madre": in una portacontainer, senza deviazioni né cambi di velocità, operatori interni estraggono il carico di cocaina, prima occultato in container, per rilasciarlo dalla nave su una coordinata prestabilita, raggiunta da uno o più motoscafi, pescherecci e imbarcazioni minori, al momento del transito o in differita.
- Drop-on: il caricamento su nave portacontainer avviene fuori dal porto, e fuori dalle acque territoriali, con motoscafi ad alta velocità che dalle coste brasiliane raggiungono la nave, e operatori interni alla nave si occupano del caricamento della cocaina, e del successivo rip-on.



Seguono le metodologie di traffico inerenti al pattern “drop-off”, **ma non necessariamente legate** alle piattaforme di trasporto containerizzate.

- **Drug pods (o narco pacchetti):** Tra le tecniche di drop-off più recenti utilizzate dai narcotrafficienti per far arrivare la cocaina in Europa senza passare per i porti vi è il rilascio in mare aperto, mediante zaini o borse impermeabili, e con galleggiante. I panetti di cocaina (spesso avvolti in strati di plastica, cellophane o materiale idrorepellente) vengono inseriti in zaini stagni o contenitori galleggianti dotati di GPS. Alcuni hanno boe segnaletiche o dispositivi RFID⁹⁵ per il recupero. Le navi madre (spesso pescherecci o cargo) rilasciano i pacchetti in zone prestabilite (acque internazionali o vicino alle coste europee. In alcune occasioni, sono stati usati sottomarini improvvisati o semi-sommersibili per avvicinarsi alle coste senza essere rilevati. I corrieri a terra (spesso organizzazioni locali) raccolgono i pacchetti con barche veloci (gommoni, moto d’acqua), subacquei (casi più sofisticati), reti da pesca (simulando attività legittime). Si tratta di un metodo molto diffuso, perché evita i controlli doganali e gli scanner a raggi X, perché è di difficile tracciamento, data la difficoltà delle autorità, a collegare la nave madre al carico, infine perché offre grande flessibilità, permettendo di recuperare i narcopallets nei più svariati punti compresi tra il mare e la spiaggia. Si tratta di una tecnica in continua e rapida evoluzione grazie al sempre maggiore uso di tecnologia low-cost facilmente reperibile al mercato nero (esempio: strumentazione GPS).
- **Rendezvous⁹⁶:** il termine indica quei casi in cui un’imbarcazione di piccole o medie dimensioni, come pescherecci, motoscafi ad alta velocità, e pleasure vessels, incrocia l’imbarcazione detta “nave madre”, diretta verso le coste europee o verso le coste africane a fini di triangolazione, per il caricamento della cocaina a bordo lontano dal porto. La nave madre in questione può essere una portacontainer, una nave da carico, o un peschereccio di grandi dimensioni adibito per i viaggi transoceanici, e che può in seguito scaricare la cocaina

⁹⁵ Radio-Frequency Identification Devices

⁹⁶ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC



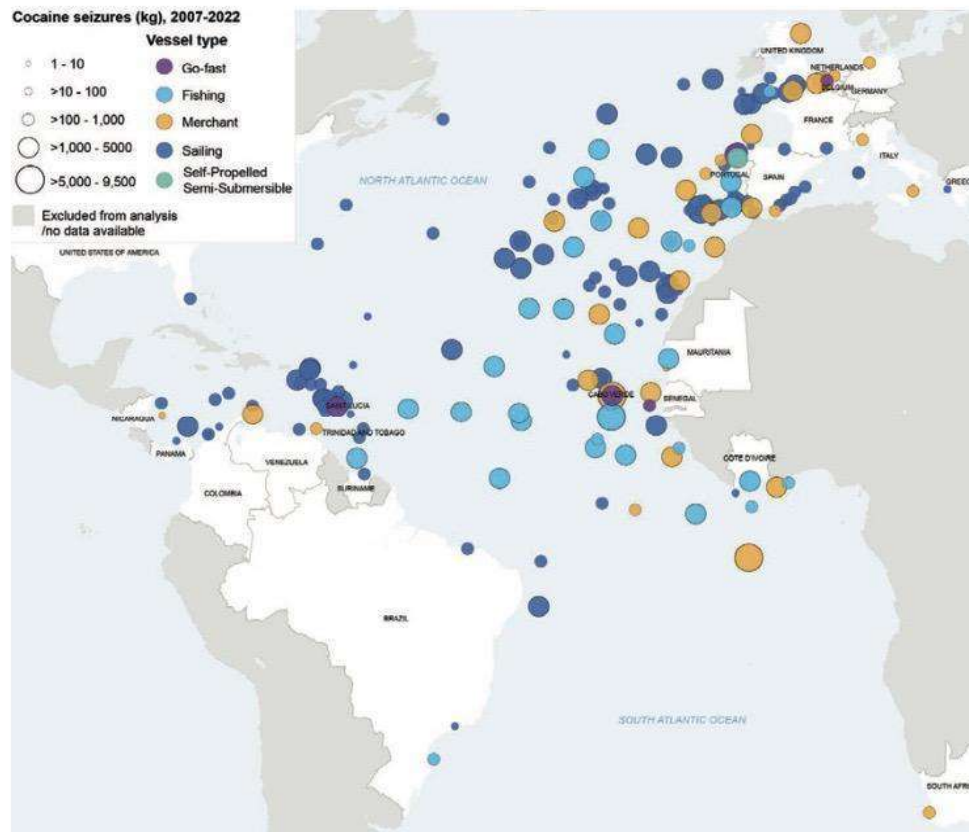
su imbarcazioni minori, a ridosso delle coste dell’Africa Nord Occidentale.⁹⁷ Il ricorso alla tecnica in questione si tiene nello spazio marittimo che fronteggia i circa 7500 km di costa del Brasile: se da un lato, l’intercettazione in mare della nave verso l’Europa permette maggiore elusività, dall’altro, la tecnica rende possibile la partenza dei carichi da zone della costa al di fuori dei porti, purché accessibili a piccole imbarcazioni. Come conseguenza dello spostamento in mare dei carichi in nave, le aree di rischio da considerare per il Brasile, come per il resto dei Paesi Latinoamericani, si estendono oltre le barriere portuali, fino alle zone di pesca nel centro dell’Oceano Atlantico, nel caso delle flotte di pescherecci, o fino a 900 km dalla costa⁹⁸ nel caso di motoscafi e piccole imbarcazioni.

Come mostrato sulla mappa sui sequestri di cocaina nell’Atlantico tra il 2007 e il 2022, derivante dal Global Report on Cocaine 2023 (UNODC), una notevole parte dei sequestri è localizzata al centro dell’Oceano, e riguarda pescherecci e navi da carico: le aree designate dai sequestri sono infatti luogo di triangolazione delle rotte, in cui la cocaina può essere scaricata da navi cargo uscenti dal Brasile, su flotte di pescherecci minori, al fine di eludere la sorveglianza portuale, mimetizzando le spedizioni nelle flotte che importano pescato nell’UE dall’Africa Occidentale e dal resto dell’Atlantico.

⁹⁷ United Nations Office on Drugs and Crime. (2011). *Transnational organized crime in the fishing industry: Focus on trafficking in persons, smuggling of migrants, illicit drugs trafficking*.

⁹⁸ United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. UNODC, p. 169

Location of cocaine seizures in the Atlantic ocean coordinated by the Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics), by type of vessel from which cocaine was seized, 2007 – April 2022



Final boundary between the Republic of Sudan and the Republic of South Sudan has not yet been determined.
Source: MAOC-N.

Fonte: **UNODC**

Utilizzo di sommergibili e droni sottomarini

Le tecniche inerenti all'utilizzo di semisommergibili e USV tendono a variare a seconda delle specifiche del mezzo di riferimento.

Per semisommergibili guidati, come Vascelli di Basso Profilo (LPV's), Sommergibili e Semi sommergibili propulsi (SPFS, SPSS), dal raggio operativo esteso anche a distanze transoceaniche.

1.4.3 Le aree operative del narcotraffico

La suddivisione iniziale delle rotte tra Brasile e Unione Europea definisce le seguenti fasi:

- **fase di partenza**, territorialmente estesa tra i siti di primo caricamento della cocaina e le acque davanti le coste Brasiliane;



- **fase di transito**, geograficamente circoscritta a: zone marittime ideali per lo scambio *offshore*, porti di transito, Paesi di transito portuale, e acque dinanzi le coste;
- **fase di destinazione**, che si estende dalle zone economiche esclusive (ZEE) dell'Unione Europea, alle aree portuali e considera anche le aree interne destinate alla consegna della cocaina;

Le tre macro-aree sopra elencate compongono l'ambiente operativo del narcotraffico. In ogni ambiente operativo è possibile distinguere un'Area delle Operazioni (AO), ovvero quella parte di territorio direttamente coinvolta dalle operazioni di un dato attore; un'Area di Influenza (AI), corrispondente all'area geografica da cui è possibile influenzare le operazioni principali, attraverso azioni materiali e informative in aree esterne a quella delle operazioni (AO). Infine, un'Area di Interesse informativo (AOI), quell'area di interesse che comprende l'area di influenza e le aree ad essa adiacenti.

Aree delle operazioni (AOO)

Tra le operazioni di maggior rilievo nel narcotraffico è possibile distinguere, in linea generale, tra le operazioni di occultamento, trasporto e recupero dei carichi di cocaina sull'estensione totale delle rotte.

La definizione di specifiche e aree operative per una rotta è strettamente legata alle molteplici strategie di traffico applicabili.

Va sottolineato come l'applicazione di una tecnica ai fini di occultamento, trasporto o recupero, non escluda l'applicazione di ulteriori tecniche sulle singole rotte.

Siti di caricamento della merce legittima

Nell'ambito del narcotraffico "containerizzato" e su navi da carico, un primo spazio di possibile contaminazione dei container potrebbero essere i siti produttivi delle materie prime, o di prodotti di manifattura: è difatti possibile l'infiltrazione di ingenti carichi di cocaina in spedizioni massive di materiale organico, come prodotti agricoli inscatolati o sfusi, di materia prima mineraria, in complessi macchinari, suppellettili, oppure, tramite il ricorso a solventi, nella miscela di materiali plastici. L'infiltrazione può avvenire sulla linea di produzione e confezionamento, e quindi arrivare



ai container già integrata nella merce legittima, o durante lo scaricamento di materiale sfuso direttamente nelle vasche delle navi da carico. Nel caso del Brasile, l'infiltrazione tra i siti di produzione e le prime aree di imbarco avviene prevalentemente nei pressi di aree fluviali, in cui i poli industriali sono strategicamente vicini ai porti fluviali che portano verso i porti marittimi di partenza definitiva. In aggiunta, nelle aree di stoccaggio con scarsa sorveglianza, è possibile l'infiltrazione di carichi all'interno delle merci confezionate, dei container o della loro struttura, senza la consapevolezza né il consenso delle compagnie di trasporto legittimo (Rip-on).

Porti fluviali

Nei pressi dei porti fluviali che collegano entroterra brasiliano ed europeo alle coste oceaniche emergono forti precarietà in termini di sorveglianza, e la prossimità alla giungla amazzonica permette l'infiltrazione di ingenti carichi e l'ingresso nei porti con basse probabilità di intercettazione, in primis per via aerea, data la folla copertura della vegetazione. Nell'UE è in aumento di tendenza il ricorso a fiumi e canali nei pressi dei porti marittimi, traendo vantaggio dalle piccole imbarcazioni per il drop-off, trasbordo in mare e consegne nell'entroterra.

Nei pressi dei porti fluviali, la navigazione procede a velocità moderate, esponendo le imbarcazioni a operazioni di parasiting e drop-on/drop-off.

Detta vulnerabilità aumenta nelle fasi di attracco e stazionamento, in cui le medesime operazioni di cui in precedenza sono agevolate. In aggiunta, durante le fasi di stazionamento le imbarcazioni sono esposte al rischio di rip-on/rip-off, e di contaminazione della struttura dell'imbarcazione.

Fiumi

I fiumi che dal cuore dell'America Latina affluiscono verso l'Oceano Atlantico collegano gli impianti produttivi della merce legittima ai principali porti marittimi brasiliani.

I fiumi rappresentano parte essenziale delle rotte del narcotraffico, e sugli stessi, oltre al transito di merce già contaminata, è possibile il caricamento della cocaina in itinere, in forza delle velocità di transito ridotte e, di nuovo, della difficoltà nell'intercettare i carichi nell'entroterra, prevalentemente coperto da fitta vegetazione. Sulle imbarcazioni in movimento, il pericolo di contaminazione è



rappresentato dalle operazioni di parasiting e drop-on.

In aggiunta, per quanto maggiormente rischioso in termini di perdita del carico, nei fiumi è possibile il rilascio, e il successivo recupero verso le foci, di clusters di pallet di cocaina, tracciati con GPS e trasportati dalla corrente.

Depositi per container

Aree di interesse per la contaminazione dei container sul piano strutturale sono i siti di montaggio e noleggio per container, presso i quali è possibile l'inserimento della cocaina in doppi fondi, sistemi di aerazione, sistemi di isolamento termico, e porte, oltre che l'estrazione, tramite smontaggio integrale o parziale.

Aree portuali di stallo container e depositi adiacenti a porto

I container vengono lasciati in attesa del ritiro, sono ubicate nel porto di riferimento, ma la complicità di operatori interni permette operazioni di rip-on/rip-off, attuate internamente al porto, o tramite un prelievo temporaneo e non segnalato dei container per una contaminazione eseguita al di fuori del perimetro portuale.

Cantieri navali

Nei cantieri navali, per quanto implichi operazioni di caricamento e scaricamento ad alta complessità e attrezzatura adatta nell'area di destinazione, è possibile l'inserimento della cocaina direttamente nelle parti dell'imbarcazione che risultano sommerse quando operativa, o comunque difficili da raggiungere o modificare al di fuori dei bacini di carenaggio. Le operazioni sul "dry dock", tra cui troviamo anche le operazioni di parasiting, restano operazioni marginali, in forza della visibilità, e delle tempistiche di attesa prima di un nuovo rilascio dell'imbarcazione.

Moli per medie e piccole imbarcazioni

Nei piccoli porti, la permanenza, anche prolungata nel tempo, di imbarcazioni private, può renderle bersaglio di depositi temporanei dei carichi di cocaina in ingresso. Si parlerebbe di contaminazione diretta delle imbarcazioni, senza il consenso né la consapevolezza dei proprietari, né, talvolta, dei



gestori dei moli.

Parimenti, moli e porti di piccole dimensioni sono utili per l'attracco di piccole imbarcazioni addette al caricamento (drop-on), o allo scarico da grandi navi (drop-off).

Moli di caricamento e scaricamento

I moli di carico e scarico restano un'area ad alta criticità, in cui operazioni di rip-on/off, tramite l'inserimento o l'estrazione di carichi di cocaina durante le fasi di stazionamento, possono essere di rilievo, insieme alle operazioni di tipo "trojan horse" in cui squadre di trafficanti vengono chiuse nei container insieme al carico, con l'obiettivo di effettuare operazioni dalla nave di varia natura: drop-off in fase di transito, o presso i porti di scalo o destinazione, con annesse operazioni di rip-off del carico sui container; container-switching, con il cambio di container prima o dopo l'attracco nel porto di destinazione, al fine di nascondere la cocaina su container di provenienza meno sospetta.

Zone di bunkeraggio

Le fasi di rifornimento del carburante e di rimorchio delle navi, specie di grandi dimensioni, avvengono in zone di transito poco distanti dalle aree di docking, e possono presentare numerose criticità, legate all'accostamento fisico tra due imbarcazioni, e alla conseguente finestra di opportunità per il trasferimento di carichi dalle navi di servizio, meno controllate e sempre in circolazione nei porti. Le operazioni possibili in questa fase possono essere incentrate sul drop-on, e sul parasiting, in virtù delle velocità moderate a cui le operazioni portuali vanno effettuate.

Zone di rada

Le zone di rada, normalmente site dinanzi ai porti di destinazione, si caratterizzano per le ideali condizioni fisiche dell'area rispetto alla sosta in sicurezza, tra cui la protezione dalle correnti del mare aperto. Nelle aree in questione, spesso prossime a isole o alla terra ferma, la possibilità di una sosta per le navi rappresenta un'opportunità per una serie di operazioni coordinate con il personale di bordo, come drop on/drop-off e rendezvous, e per operazioni di caricamento senza il consenso dell'equipaggio, come il parasiting e il rip-on/rip-off. Nelle zone di rada è inoltre possibile il recupero di drug pallets. La zona di rada resta un punto focale per la sorveglianza delle imbarcazioni, e



mantiene rilevanza nelle fasi di partenza, transito e destinazione.

Porti di transito: Africa, Asia

Come per i porti di partenza, anche i porti di transito e triangolazione commerciale presentano vulnerabilità rispetto alle operazioni di narcotraffico. Nello specifico, vanno evidenziate le zone di bunkeraggio e rimorchio, come le zone di rada, tra le aree critiche per lo sgancio di carichi allacciati all'imbarcazione tramite parasiting, per il caricamento della cocaina tramite la medesima tecnica, nonché per operazioni di drop-off dei carichi verso terra o verso altre rotte marittime. Parimenti, il drop-off può avere esecuzione anche tramite il rilascio di drug pallets segnalati con GPS, successivamente recuperati da imbarcazioni di piccola taglia. Inoltre, è possibile la contaminazione dei carichi containerizzati e delle vasche delle navi da carico, nonché della struttura dei container, in condizioni di scarsa sorveglianza. Anche nelle aree di stallo dei porti di transito può avvenire il container switch, e interventi su container come il rip-off, e il successivo rip-on su altre piattaforme logistiche.

Le aree marittime ad alta densità e “off-radar”

I transponder AIS (Automatic Identification Systems), sono sistemi di tracciamento delle imbarcazioni creati al fine di evitare collisioni, migliorare le operazioni Search and Rescue, E fornire informazioni per il monitoraggio delle imbarcazioni da parte di istituzioni o enti commerciali.

Trattasi di una strumentazione che dal 2004 è obbligatoria a bordo delle imbarcazioni impiegate in tratte internazionali e che superino le 300 tonnellate lorde, e delle navi cargo che superino le 500 tonnellate lorde e non impiegate in tratte internazionali, oltre che di ogni tipo di nave destinata al trasporto di passeggeri.⁹⁹

Al di sotto dei suddetti requisiti tecnici, l'AIS non è parte dell'equipaggiamento obbligatorio, sebbene il suo inserimento su nave sia divenuto una pratica globalmente diffusa, al punto da poter mappare, nel tempo, flussi di attività su mare, dalla pesca, al trasporto commerciale.

Nondimeno, l'attivazione di un transponder AIS implica la visibilità pubblica della propria posizione, con un margine di errore sempre più ridotto. Detta caratteristica risulta un ostacolo per

⁹⁹ <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/AIS.aspx>

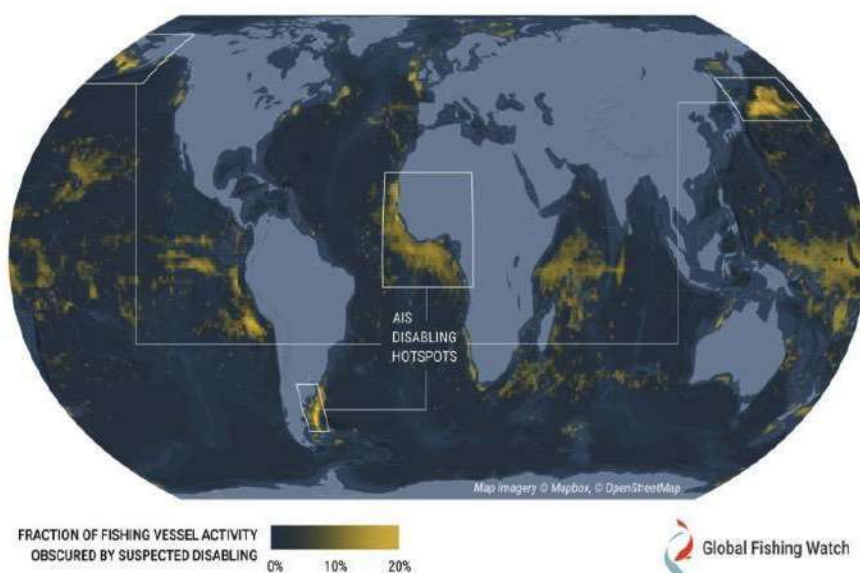
qualsiasi operazione illecita: dalla pesca illegale, al traffico di sostanze, armi e persone.

In forza dei rischi in questione, nel tempo è emersa la tendenza a disattivare temporaneamente i sistemi AIS, al fine di fare ingresso, transitare, o sostare, in zone non autorizzate, o al fine di coprire operazioni di trasbordo tra più navi, o tra una nave madre e altre imbarcazioni minori. Come indicato nella mappa di Global Fishing Watch, le aree di densità sulle attività di pesca “coperte” tramite la disattivazione dell’AIS hanno un’alta concentrazione intorno alle coste dell’Africa Nord-Occidentale, Meridionale, e Orientale, e in prossimità dell’Indopacifico.

Nelle aree in questione, la disattivazione temporanea dei transponder AIS può avvenire sulla base di ragioni di sicurezza dell’equipaggio, come dinanzi le coste dell’Africa Occidentale, area di alto rischio per la pirateria, oppure per ragioni meramente meteorologiche e legate alla ricezione del segnale.

Nondimeno, la presenza di importanti tendenze alla pesca illegale nell’area in questione, e di rotte del narcotraffico basate su operazioni di trasbordo in mare, o rendezvous, sovente in appoggio sulle flotte di pesca operative tra le due sponde dell’Atlantico, rende l’AIS uno strumento di opportunità per operare al di fuori della visibilità delle stazioni AIS e dei satelliti deputati al tracciamento, e, ovviamente, al di fuori della visibilità sulle fonti aperte, come aggregatori AIS online.

Unitamente alle più classiche operazioni di rendezvous, nelle aree di disattivazione dell’AIS sono frequenti le operazioni di Drop-off e parasiting, operazioni in cui rilevano per utilità soprattutto le piccole imbarcazioni, meno tracciabili, e spesso non munite di AIS.



Fonte: [Global Fishing Watch](https://www.globalfishingwatch.org/)



Aree d'influenza (AI)

Choke points sulle rotte commerciali verso l'UE

Nei “choke point”, aree di transito marittimo caratterizzate da una forte vicinanza tra le coste, la presenza di infrastrutture di terra e servizi logistici in prossimità delle rotte commerciali è un forte incentivo per la triangolazione di rotte illecite e il trasferimento di carichi tra navi o verso rotte di terra.

Stretto di Gibilterra (Europa): di storica rilevanza per il narcotraffico tra Marocco e UE, lo stretto e le zone costiere adiacenti sull'Atlantico e il Mediterraneo sono di centrale importanza per lo sbarco di ingenti quantità di cocaina, su spiagge e porti.

Canale della Manica (Europa): La Manica è la porta d'accesso ai principali porti d'Europa, tanto per il commercio lecito, quanto per i volumi di cocaina facenti ingresso. Lo sbarco è possibile su porti come Rotterdam, Anversa-Bruges e Amburgo, o su coste, spiagge e moli privati di Francia e Regno Unito.

Golfo di Aden e Stretto di Bab el-Mandeb (Asia): I sequestri di cocaina proveniente dal Brasile in Paesi come Yemen, Gibuti, Sudan e Arabia Saudita, confrontati con la posizione strategica dei Paesi sulle rotte commerciali provenienti dall'Asia, mettono in luce il possibile ruolo dell'area marittima che si staglia tra il Golfo di Aden, dalla larghezza media di 900 km, e il golfo di Bab-el Mandeb. Su questo stretto, è possibile il Drop-Off, o lo sbarco in porto, verso un'altra destinazione portuale, o di terra.

Stretto di Malacca (Asia): In luce della rilevanza dell'Asia Sudorientale nelle rotte di appoggio al narcotraffico dal Brasile, assume rilevanza anche lo Stretto di Malacca, di passaggio tra Indonesia e Malesia, uno dei Paesi asiatici luogo di sequestro di cocaina dal Brasile. I grandi volumi



di merce in transito verso l'UE, unitamente alle basse velocità di transito, espongono le imbarcazioni sullo Stretto al rischio di parasiting, o di infiltrazione di un carico tramite Drop-On.

Fasce costiere fiancheggianti le linee commerciali di importazione nell'UE

In Africa, quasi tutti i Paesi dell'Africa Occidentale che costeggiano le rotte commerciali sull'Oceano Atlantico, dal Sud Africa al Marocco, hanno registrato sequestri di cocaina.

Parimenti per il continente Asiatico, in cui India, Sri Lanka, Vietnam e Cina, costeggiano la linea commerciale che, prima di biforcarsi sul Mar Rosso o intorno all'Africa, passa per l'Oceano Indiano, collegando Asia ed Europa.

Detti Paesi risultano pertanto di forte interesse per lo sviluppo di rotte articolate sulle principali linee commerciali, con un ambiente favorevole al transito via mare o via terra di carichi sottoposti a uno o più dirottamenti.

Rotte commerciali e strade internazionali di terra nell'Africa Nord Occidentale

In luce del ruolo sempre più rilevante delle rotte facenti scalo nel continente Africano, tra le aree di influenza è necessario includere anche gli spazi fisici riguardanti la logistica di terra che connette i Paesi della costa occidentale con il Nord Africa. Nello stesso spazio è già possibile individuare rotte transnazionali di natura migratoria, e hub logistici già collaudati per l'appoggio di una rotta, con sbocco in Libia, Marocco, se non anche Algeria.

Zone di pesca condivise

Infine, componenti fondamentale per l'Area di Influenza sono le zone di pesca.

Una prima distinta ci porta a definire le zone FAO 31, 34, 41 e 47 come zone di potenziale contaminazione dalle operazioni del narcotraffico: nelle suddette zone è infatti alta la probabilità di operazioni "rendezvous", consistenti nel trasferimento di ingenti carichi di cocaina tra due o più imbarcazioni adibite alla pesca.



Similmente, la presenza di reti a strascico permette il rilascio in una posizione stabile, e segnalata con rilevatore GPS, di ingenti carichi di cocaina confezionati in pallets ermetici, in attesa del recupero; detto metodo presenta molteplici elementi di rischio nella perdita del carico, in forza delle condizioni meteo, della tenuta delle reti, e dei rischi di incidenti dovuti al taglio accidentale di reti **messe in posa, ma non segnalate**.

Aree di interesse informativo (AOI)

- **Le triplici frontiere dell'America Latina**

La regione latinoamericana è fortemente contraddistinta da realtà di confine che hanno vissuto un importante sviluppo autonomo rispetto alle realtà centrali dei Paesi di riferimento. Dinamiche locali basate sull'economia del transito, dalle persone ai beni, e caratterizzate dalla lontananza dello Stato hanno reso la **Triplice Frontiera do Sul, condivisa tra Brasile, Argentina e Paraguay, la Triplice Frontiera Amazzonica, tra Brasile, Perù e Colombia, e la Triplice Frontiera tra Perù, Bolivia e Brasile**, tre importanti hub dell'economia grigia, lontani dal controllo dei rispettivi stati, perni di traffici di persone, stupefacenti, armi, e tratta di persone.

Le triplici frontiere sono parte integrante delle rotte del narcotraffico, l'esempio più coerente delle rotte e delle reti territoriali per lo sviluppo di molteplici traffici. Lo studio approfondito degli attori operativi sulle AOI in questione può essere determinante nel definire scenari su alleanze criminali globali, rotte, e infiltrazioni nei settori dell'economia legale.

Rotta Bioceanica

La rotta bioceanica è un'entità geografica, dall'estensione di circa 1500 km, dalla grande rilevanza per il futuro del commercio regionale in Latinoamérica: il progetto mira a collegare, tra gli altri, i porti



di Cile (Antofagasta, Iquique) e Brasile (Santos, San Paolo, Paranaguá e Santa Catarina), su una linea logistica di terra trasversale a Paraguay e Argentina.¹⁰⁰

Il collegamento di terra ai porti di Santos, San Paolo e Paranaguá apre nuove strade per le organizzazioni criminali brasiliane, prima tra tutte il PCC, per la possibile estensione dei traffici ad ovest, verso Asia e Oceania¹⁰¹, oltre che per una possibile estensione dei porti di scalo per l'Europa, potendo attingere da porti di minore interesse per il contrasto al narcotraffico, e di base per le cosiddette "Rutas Frias".¹⁰² Di conseguenza, porti come Iquique e Antofagasta sono esposti all'espansione delle attività di narcotraffico con rotte globali.¹⁰³

Aree di produzione e invio di materie prime e beni intensivi nell'Export verso l'UE, in Latinoamérica

Come ultima menzione, è necessario considerare le aree agricole e industriali di produzione di materie prime e beni maggiormente esposti all'infiltrazione di cocaina,¹⁰⁴ tramite rip-on sul carico, dissoluzione nella composizione dei materiali, e le aree di deposito precedenti alla containerizzazione o all'inserimento in una vasca da bulk carrier.

¹⁰⁰ <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/nova-rota-comercial-de-lula-e-boric-para-o-pacifico-deve-ser-usada-para-facces-para-trafficar-cocaina/>

¹⁰¹ <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/nova-rota-comercial-de-lula-e-boric-para-o-pacifico-deve-ser-usada-para-facces-para-trafficar-cocaina/>

¹⁰² Sampó, C., & Troncoso, V. (2021). *Cocaine trafficking from non-traditional ports: Examining the cases of Argentina, Chile and Uruguay*. Springer.

¹⁰³ <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/nova-rota-comercial-de-lula-e-boric-para-o-pacifico-deve-ser-usada-para-facces-para-trafficar-cocaina/>

¹⁰⁴ Ibid.



ALLEGATO 2

**ATTORI DI RILIEVO REGIONALI E
INTERNAZIONALI**



2.1 Brasile - Organizzazioni criminali transnazionali

Da un punto di vista prettamente storiografico, le organizzazioni criminali brasiliane (*facções*), un tempo relegate alla gestione del traffico di droga all'interno delle carceri o dei quartieri periferici, hanno oggi assunto una funzione para-statale in molte aree del Paese. L'evoluzione di queste realtà criminali, in particolare il Primeiro Comando da Capital (PCC) e il Comando Vermelho (CV)¹⁰⁵ Circostanza, questa, che ha segnato un punto di svolta nella criminalità organizzata latinoamericana, grazie alla loro capacità di adattarsi alle trasformazioni sociali e politiche, internazionalizzare i propri traffici e costruire forme di *governance* criminale in grado di attrarre il consenso di settori marginalizzati della popolazione.

PCC e **CV**, hanno ampliato la loro presenza in quasi tutte le unità federative del Brasile, stabilendo proprie filiali o stringendo alleanze con gruppi criminali locali. Soprattutto perché agevolate dalla politica di creazione di carceri federali, che hanno iniziato a concentrare al di fuori degli stati di origine i principali leader del crimine organizzato di ciascuna regione. Nonostante ciò, la rispettiva capacità di coordinamento interstatale ha generato una forte concorrenza tra **PCC** e **CV**, tanto per il controllo delle rotte del traffico di droga, quanto per il rifornimento del mercato interno e dell'esportazione.¹⁰⁶

Tra le due, il **PCC** rappresenta oggi il modello di organizzazione criminale più avanzato del continente sudamericano. Fondato nel 1993 all'interno del sistema carcerario paulista, grazie ad una solida struttura gerarchica, un rigido codice di condotta interno (lo Statuto) e alla capacità di costruire alleanze strategiche con altri gruppi criminali, è oggi attivo in quasi tutti gli Stati brasiliani e ha rapporti consolidati con cartelli internazionali per la gestione del narcotraffico, in particolare nei corridoi tra il Brasile, il Paraguay e la Bolivia.

¹⁰⁵ Preme in questa sede ricordare che il CV è la più antica organizzazione criminale oggi presente in America Latina, essendo stato fondato nell'Istituto Penitenziario Candido Mendes di Ilha Grande (Rio de Janeiro) nel 1979. Fabio Samu, nel suo ultimo libro, situa la data di fondazione del Comando Vermelho al 1981, dopo la morte di José Jorge Saldanha, soprannominato dai media Zé Bigode. L'embrione del Comando Vermelho, secondo la lettura di Samu, sarebbe stato la Falange Vermelha, nata all'interno del carcere Cândido Mendes, mentre il nome Comando Vermelho, risalente al 1981 appunto, sarebbe stato coniato dalla stampa. Su questo discorso si veda F. Samu, *A genese das facções criminosas: Comando Vermelho e Terceiro Comando*, Rio de Janeiro: Arquimedes Edicoes, 2024.

¹⁰⁶ Feltran, G. (2018). *Irmãos: Uma história do PCC*. Companhia das Letras.



Tale espansione è stata favorita, come già anticipato, dall'indebolimento delle istituzioni statali, soprattutto nei territori periferici dove lo Stato è storicamente assente o presente in forma repressiva, e dove le varie organizzazioni offrono sistemi di welfare alternativo, "giustizia alternativa" (i c.d. Tribunali del Crimine) e protezione alle comunità. A ciò si aggiunge un'efficace strategia di penetrazione nei porti internazionali, in particolare Santos e Paranaguá. Rio de Janeiro e Salvador invece sembrerebbero, in questo contesto, maggiormente coordinati dall'attività del **CV**.

Pur senza dati concreti a supporto, si può inoltre postulare che carichi internazionali di cocaina vedano il coinvolgimento anche di altre faccende locali o interstatuali presenti nelle città portuarie riportate nella tabella 2 e che tale coinvolgimento avvenga, di preferenza, in associazione con PCC e CV, ma, per quanto concerne carichi minori, eventualmente anche in autonomia.

I porti, summenzionati, tra il 2015 e il 2024, hanno fatto registrare sequestri di cocaina da parte della Polizia Federale per un totale di 215.549 kg., a fronte di un dato complessivo di 267.380 kg., come riportato nella tabella 4. In altre parole, i porti di Santos, Paranaguá, Rio de Janeiro e Salvador concentrano l'80,6% di tutti i sequestri di cocaina effettuati nei porti brasiliani tra il 2015 e il 2024. Cocaina, questa, destinata in massima parte ai mercati europei. Diverse testate giornalistiche in Brasile hanno documentato un'alleanza operativa tra la '**Ndrangheta** calabrese e i due più potenti gruppi criminali locali, il **PCC** e il **CV**. Ipotesi che sarebbe confermata dalle rivelazioni fatte dal pentito italiano Vincenzo Pasquino durante gli interrogatori in Brasile¹⁰⁷.

Occorre, ricordare, come oltre al *Primeiro Comando da Capital* e al *Comando Vermelho*, operano in Brasile altre sigle rilevanti quali il *Terceiro Comando Puro* (**TCP**) e le milizie paramilitari a Rio de Janeiro¹⁰⁸, il *Primeiro Grupo Catarinense* (Santa Catarina), i *Guardiões do Estado* (Ceará), oltre ad una galassia di gruppi locali e regionali che possono cambiare affiliazione, allearsi temporaneamente o entrare in conflitto aperto con **PCC** e **CV**.

¹⁰⁷ <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2024/07/25/mafioso-italiano-extraditado-do-brasil-delata-relacao-da-ndrangheta-com-pcc-e-cv.ghtml>

¹⁰⁸ Le milizie paramilitari hanno operato in vari Stati brasiliani, soprattutto nello Stato di Rio de Janeiro e nelle regioni centro-occidentali e nordestine del Brasile. Su questo discorso si veda F. Guerra, (2024). *As mãos das milícias sobre o Brasil* (Le mani delle milizie sul Brasile). In: *Américas Latinas em Perspectiva: Contribuições Teóricas, Políticas, Culturais e Econômicas*, Cristian de Paula Sales Moreira Junior e Makchwell Coimbra Narcizo (org.). Manaus: EDUA/UFAM; São Paulo: Alexa Cultural, 2024., pp. 114-142 e C. Olliveira, *Como nasce um miliciano. A rede criminosa que cresceu dentro do Estado e domina o Brasil*, Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2025.



2.2 Unione Europea - Organizzazioni criminali italiane operanti in Brasile

Secondo i dati della Polizia Federale, il 34,4% della cocaina sequestrata in Europa e proveniente dal Brasile è stata intercettata in Belgio, dove la 'Ndrangheta controlla ampie porzioni del porto di Anversa.¹⁰⁹

L'alleanza tra organizzazioni criminali italiane e brasiliane nel narcotraffico è emersa con particolare evidenza in seguito all'arresto, come detto, di Nicola e Patrick Assisi – padre e figlio, entrambi indicati come membri della 'Ndrangheta – avvenuto nel comune di Praia Grande (San Paolo) nel 2019. I due si trovavano in latitanza dalla giustizia italiana e utilizzavano documenti falsi. Nel 2021, sono stati arrestati a João Pessoa (Paraíba) Vincenzo Pasquino e Rocco Morabito, anch'essi legati alla 'Ndrangheta e ricercati dalle autorità italiane.

Le indagini della Polizia Federale su questi casi hanno portato a una serie di operazioni chiave Operazione Enterprise (2020), Operazione Retis (2022), Operazione Spiderweb (2022), Operazione Conexão Paraíba (2024), Operazione Mafiusi (2024) che hanno rivelato una collaborazione strutturata di lunga data, appunto, tra la 'Ndrangheta e organizzazioni brasiliane, in particolare il PCC, per il traffico di cocaina dal Sud America all'Europa. A questo riguardo, come le stesse indagini hanno dimostrato, uno degli elementi di forza della 'Ndrangheta è risultato essere la sua efficiente capacità di infiltrazione logistica, non limitandosi al mero acquisto della droga, bensì avendo mostrato di possedere il *know-how* necessario a gestire l'intera catena: dal trasporto marittimo, in collaborazione con le organizzazioni brasiliane e smistamento nei porti di arrivo in Europa, fino alla distribuzione al dettaglio nelle varie piazze di spaccio.

Aprendo il compasso della presente analisi all'ambito sudamericano nel suo complesso, occorre registrare l'arresto, avvenuto a Cartagena (Colombia) il 30 maggio 2024, di Emanuele Gregorini, alias "Dollarino". Le indagini hanno messo in luce come Gregorini ricoprisse il ruolo di leader

¹⁰⁹ [https://www.ilfattoquotidiano.it/2017/11/14/ndrangheta-dallafrica-al-belgio-il-business-europeo-della-cocaina-e-controllato-da-un-paesino-della-calabria/3974436/?utm;](https://www.ilfattoquotidiano.it/2017/11/14/ndrangheta-dallafrica-al-belgio-il-business-europeo-della-cocaina-e-controllato-da-un-paesino-della-calabria/3974436/?utm;https://www.corrieredellacalabria.it/2022/04/16/ndrangheta-la-via-della-seta-del-narcotraffico/?utm;)
<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/04/16/ndrangheta-la-via-della-seta-del-narcotraffico/?utm;>



regionale del cosiddetto “Sistema Mafioso Lombardo”. Realtà criminale che vede la collaborazione di Camorra, Cosa Nostra e ‘Ndrangheta. Gregorini era responsabile della gestione logistica del trasporto di stupefacenti (in particolare cocaina) dai Paesi sudamericani – Colombia, Panama e Brasile – verso l’Europa.¹¹⁰ Questo arresto ha ulteriormente dimostrato, come nelle operazioni di narcotraffico internazionale, la dinamica consolidata preveda l’impiego sistematico di emissari che fungono da elementi di connessione tra le organizzazioni sudamericane e le mafie europee, fungendo tanto da negoziatori sul campo per stabilire rotte e prezzi della droga, quanto da supervisori logistici per garantire che i carichi raggiungano la destinazione prevista.

¹¹⁰<https://english.elpais.com/international/2025-04-07/the-italian-mafias-tentacles-in-colombia-cheaper-cocaine-and-ties-with-the-gulf-clan.html>



ALLEGATO 3

ECONOMIE SUSSIDIARIE E TRAFFICI DAL BRASILE: PRECURSORI, ATTREZZATURE E INFRASTRUTTURE PER LA PRODUZIONE DI COCAINA



La logistica alla base della produzione di cocaina coinvolge una rete assai sofisticata di approvvigionamenti, nonostante gran parte dell'attenzione mediatica e accademica si concentri sul prodotto finale. Il Brasile, grazie alla sua vastità territoriale, infrastrutturale, industriale e portuale, e alla posizione geografica strategica, è diventato un hub centrale per la fornitura di precursori chimici essenziali per la produzione di cocaina nei Paesi vicini, ivi compresi anche Paesi produttori come Colombia, Perù e Bolivia.

La produzione di cocaina richiede, infatti, una serie di sostanze chimiche in grado di trasformare le foglie di coca in base o pasta di cocaina oppure cloridrato di cocaina (HCl). Tra i principali precursori vi sono:

- Acido solforico: utilizzato nella fase di macerazione delle foglie di coca.
- Acetone ed etere: impiegati nella purificazione della pasta base.
- Permanganato di potassio: usato per lo sbiancamento della cocaina.
- Carbonato di sodio e ammoniaca: necessari a neutralizzare l'acidità durante la lavorazione.

Secondo l'UNODC (2022), il Brasile è uno dei principali fornitori di questi materiali a causa della sua forte industria chimica, a cui va aggiunta la difficoltà di monitoraggio di frontiere così tanto estese come quelle brasiliane. A causa della loro chiusura, all'inizio della pandemia, i trafficanti nei Paesi produttori (principalmente Perù e Bolivia) hanno incontrato molte difficoltà nel procurarsi i precursori chimici che solitamente importano dal Brasile per estrarre l'alcaloide dalle foglie di coca.¹¹¹ Molte di queste sostanze hanno usi legittimi (come fertilizzanti, farmaceutici e carburanti), il che ne facilita il dirottamento verso il mercato nero. I precursori entrano in Brasile attraverso importazioni legali o contrabbando, per poi essere redistribuiti nei Paesi produttori di cocaina.

¹¹¹ https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Cocaine_Insights4_2022.pdf?utm_source



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

Brasile: la frontiera liquida del narcotraffico

Il presente progetto è stato realizzato con il contributo dell'Unità di Analisi, Programmazione, Statistica e Documentazione Storica – Direzione Generale per la Diplomazia Pubblica e Culturale del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, ai sensi dell'art. 23 – bis del DPR 18/1967. Le opinioni contenute nella presente pubblicazione sono espressione degli autori e non rappresentano necessariamente le posizioni del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

This project is realized with the support of the Unit for Analysis, Policy Planning, Statistics and Historical Documentation - Directorate General for Public and Cultural Diplomacy of the Italian Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation, in accordance with Article 23 – bis of the Decree of the President of the Italian Republic 18/1967. The views expressed in this report are solely those of the authors and do not necessarily reflect the views of the Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation.

