

Controlli più difficili

Narcotraffico, come stanno cambiando le rotte dell'Atlantico

ATTUALITÀ

03_06_2026

**Costantino
Pistilli**



La geografia dei flussi di cocaina verso l'Europa sta cambiando rapidamente. Accanto alle rotte tradizionali emergono corridoi oceanici e trasferimenti in mare aperto che riducono l'esposizione ai controlli. I porti restano centrali, ma non sono più l'unico punto

sensibile: le organizzazioni criminali sfruttano infrastrutture del commercio legale, moltiplicano punti d'ingresso e metodi operativi, rendendo i narcoflussi sempre più frammentati, flessibili e difficili da tracciare.

Europol indica proprio in questa frammentazione il tratto distintivo della fase

attuale: non più una sola rotta da bloccare, ma una rete di percorsi che si sovrappongono e si rigenerano. Le “navi madri” trasportano la cocaina dall'America Latina attraverso l'Atlantico e la trasferiscono in acque internazionali su imbarcazioni più piccole e veloci, fino agli sbarchi lungo le coste di Spagna e Portogallo, spesso in spiagge isolate o porticcioli poco controllati. Questa struttura decentralizzata è stata al centro dell'operazione coordinata da Europol e Guardia Civil spagnola tra il 13 e il 26 aprile 2026 nel corridoio atlantico tra Canarie e Azzorre, una delle principali “autostrade della cocaina”. Sequestrate 11 tonnellate di cocaina e 8,5 di hashish, con 54 arresti e 8 imbarcazioni intercettate. Secondo Europol il narcotraffico transatlantico si basa sempre più su reti flessibili che sfruttano semi-sommergibili, carichi commerciali e infrastrutture legali. Un ecosistema logistico resiliente, in continua evoluzione, che rende il contrasto sempre più complesso. Le reti criminali non devono contrastare la globalizzazione: devono semplicemente abitarla, contaminarla e sfruttarne la velocità. Più il commercio legale diventa rapido, frammentato e intermediato, più diventa complesso distinguere il flusso normale dall'anomalia criminale.

«Non possiamo affermare che la logistica dei porti non sia più efficiente,

sarebbe falso», spiega Gianpiero Spinelli, appaltatore militare e di sicurezza del Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti (U.S. DoD Military & Security Contractor) operativo tra Medio Oriente, Africa e America Latina. Spinelli collabora in Brasile con le segreterie di sicurezza pubblica e con reparti d'élite come BOPE (Batalhão de Operações Policiais Especiais) e CORE (Coordenadoria de Recursos Especiais) a Rio de Janeiro. Per Spinelli i porti rappresentano e continueranno a rappresentare il centro più importante per il traffico di cocaina e di altre sostanze. Sono il punto di snodo del più grande sistema terrestre, fluviale e aereo al mondo, quello che dal Brasile guarda verso l'Europa. Il cuore di tutto resta il porto di Santos, da cui si intersecano i corridoi principali del narcotraffico, a partire dalla "Rota Caipira", il più grande corridoio al mondo per il traffico di cocaina. A Santos confluisce anche il corridoio paranaense, che dai porti di Buenos Aires — in particolare dal Terminal 4 — risale verso lo Stato del Paraná e poi si unisce alla rete che porta a Santos. Lo stesso avviene per il corridoio di São Sebastião, utilizzato soprattutto dagli "Empresários Laranjas", imprenditori che investono in cocaina per poi farla arrivare al porto di Rio de Janeiro. «Le navi madri seguono tre corridoi principali: il paranaense, la Rota Caipira e quello di São Sebastião. La Rota

Caipira attraversa Perù, Colombia, Bolivia e Paraguay fino a San Paolo, con hub a Ribeirão Preto prima di arrivare a Santos. Dal corridoio di São Sebastião, tra Rio e San Paolo, partono navi madri che trasferiscono piccoli quantitativi su imbarcazioni minori. Parliamo di 200-300 kg, non di più», precisa Spinelli. I grandi carichi, invece, «vengono stoccati direttamente nei porti dentro le navi dagli stevedores. Pensare di trasferire 400 tonnellate su piccole barche è fantasia».

Per movimentare volumi così elevati servono navi di grande stazza dirette verso Senegal, Guinea, Capo Verde e Ghana, Paesi che — osserva Spinelli — «sono considerati veri e propri narcostati». Il corridoio sudamericano della cocaina non è più una semplice rotta criminale, ma un sistema logistico ibrido inserito nelle infrastrutture del commercio legale, dove porti, container, broker doganali, carichi agricoli e subappalti si confondono con i flussi globali.

Il Brasile occupa una posizione centrale in questa architettura. Pur non essendo il principale produttore di cocaina, è un Paese-continente che offre profondità geografica, accesso all'Amazzonia, corridoi terrestri verso Bolivia, Perù, Paraguay e Colombia e un sistema portuale atlantico proiettato verso Europa, Africa occidentale, Medio Oriente e Sud globale. Come evidenzia il **recente dossier dell'Istituto Analisi Relazioni Internazionali**, il rischio non nasce alla banchina: nasce lungo la catena che precede il terminal. Il territorio brasiliano non è solo un'area di passaggio, ma una piattaforma di consolidamento e uscita atlantica. La convergenza tra produzione andina, corridoi interni e interfacce marittime crea un continuum logistico difficile da interrompere. L'Amazzonia funziona come spazio di transito fluviale, dispersione e redistribuzione, mentre i carichi leciti — soia, carne, rottami metallici, container refrigerati — diventano vettori ideali per occultare cocaina destinata ai mercati esteri.

Spinelli describe un ecosistema criminale in cui pasta di coca e prodotto finito (spesso nei rapporti, o negli articoli di giornale, non si fa differenza) si muovono lungo corridoi che non sono più semplici rotte, ma infrastrutture parallele. In questo scenario domina il Primeiro Comando da Capital (PCC), che considera l'unico vero grande cartello sudamericano, mentre le altre organizzazioni colombiane, peruviane e centroamericane restano strutture minori. Il PCC controlla molti dei principali corridoi del narcotraffico latinoamericano, inclusi porti strategici come Callao in Perù, operando con gruppi peruviani, colombiani e messicani. Con circa 180.000 affiliati in Brasile e una presenza consolidata in Europa, è oggi uno dei principali attori del traffico di cocaina verso il continente europeo. Entro i primi giorni di giugno gli Stati Uniti riclassificheranno il PCC come gruppo terroristico straniero.

A differenza delle fazioni più violente di Rio, il PCC punta su infiltrazione economica, riciclaggio e cooperazione criminale, costruendo un conglomerato transnazionale con investimenti in settori strategici. Mantiene alleanze con 'ndrangheta, mafia albanese e gruppi balcanici, soprattutto attorno al porto di Anversa. Secondo Spinelli, un ruolo centrale è svolto anche dal corridoio amazzonico controllato dalla Família do Norte, che sfrutta le vie fluviali tra Perù, Brasile e Colombia per trasportare i carichi verso l'Atlantico.

Le tecniche di occultamento sono sempre più sofisticate: cocaina miscelata in alcol, biocombustibili, bevande, detersivi o carbone ("cocaina preta"), sfruttando le infrastrutture del commercio legale.