

Sicurezza nell'Oceano Atlantico Occidentale

REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 61 – febbraio 2026

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.

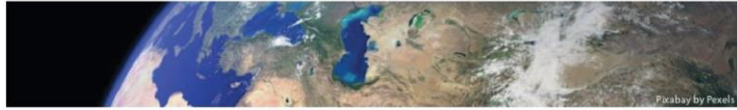


Credit: Report 2025 sulla sicurezza marittima della Marine National e del MICA Center

America Latina e Caraibi

Sicurezza marittima e traffici illeciti nel 2025

Riferimento bibliografico: MICA Center (Maritime Information Cooperation & Awareness Center) — Comandante



Thomas Scalabre. *2025 Maritime Security Annual Report — Capitolo 3: Latin America and Caribbean Arc*, Ministère des Armées et des Anciens Combattants / Marine Nationale, Brest, Francia. Edizione aggiornata al 31 dicembre 2025. Contributi analitici: Comando della Zona Marittima delle Antille (EMIA), Forze Armate in Guiana Francese (FAG), Comando delle Operazioni Marittime e di Protezione dell'Amazzonia Azzurra (COMPAAZ — Marina del Brasile). Disponibile su: www.fms.marine.defense.gouv.fr

Introduzione

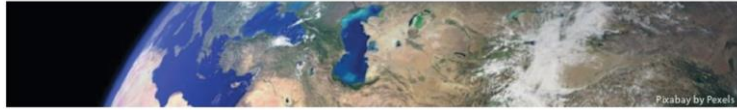
Il capitolo dedicato all'America Latina e all'Arco dei Caraibi nel Rapporto annuale sulla sicurezza marittima 2025 del MICA Center restituisce l'immagine di una regione in crescente deterioramento sul piano della sicurezza marittima. In un contesto segnato da livelli record di produzione di cocaina, dalla ripresa della pirateria, dall'instabilità politica di Haiti e Venezuela, e dall'escalation militare statunitense contro i cartelli narcotrafficienti designati come organizzazioni terroristiche, il mare dei Caraibi e l'Oceano Atlantico meridionale si confermano come spazi di confronto strategico di primaria importanza globale. Le dinamiche qui descritte non riguardano soltanto la regione: le loro proiezioni raggiungono direttamente le coste europee, e con esse quelle italiane.

Una regione in deterioramento accelerato

Nel 2025, l'America Latina e l'Arco dei Caraibi hanno registrato 164 incidenti di sicurezza marittima, un dato significativamente superiore alla media quinquennale di circa 120 eventi annui e in crescita di quasi il 30% rispetto ai 126 incidenti del 2024. Di questi, 131 sono riconducibili a pirateria e rapina a mano armata, mentre i restanti 33 sono collegati all'Operazione Southern Spear, la campagna militare statunitense contro i narcotrafficienti. Il Mar dei Caraibi da solo genera oltre un terzo di tutti gli incidenti di pirateria e rapina armata segnalati a livello mondiale, con 112 casi su 131 nell'intera regione latinoamericana. La tipologia dominante è il furto opportunistico (circa il 90% dei casi), con episodi di violenza nel 4% dei casi e uso di armi nell'11%, colpendo prevalentemente imbarcazioni da diporto all'ancora (circa l'80% delle vittime) nelle acque territoriali degli Stati costieri.

Le zone ad alto rischio si concentrano in pochi epicentri: la Baia di Campeche nel Golfo del Messico — dove i pirati prendono di mira le piattaforme petrolifere offshore di PEMEX e le navi di supporto con tattiche rapide che sfruttano la corruzione interna (circa il 30% degli attacchi è facilitato da intelligence interna); le acque di Haiti, dove la coalizione di gang *Viv Ansanm* controlla circa l'80% dell'area metropolitana di Port-au-Prince e influenza direttamente le rotte marittime costiere; e le acque venezuelane, in particolare lo Stretto di Boca del Dragón e la zona di Puerto La Cruz. In Haiti, incidenti gravi hanno incluso l'attacco alla nave costiera GETHSEMANE (marzo, due feriti, nave saccheggiata), il sequestro del bulk carrier CENTURY ROYAL (2 aprile, due marinai rapiti) e il dirottamento del traghetto KAMPE TAN LETERNAL (9 maggio). A Panama si è verificata un'impennata di incidenti, passati da 7 nel 2024 a 29 nel 2025, concentrati lungo la costa della Mosquitia tra Bocas del Toro e Colón.

Il narcotraffico rimane la sfida principale. Secondo il Rapporto Mondiale sulle Droghe 2025 dell'UNODC, la produzione globale di cocaina ha raggiunto 3.708 tonnellate nel 2023, un aumento del 34% rispetto alle 2.235 tonnellate del 2022. La Colombia è il primo produttore mondiale, con circa il 70% dell'output globale e 253.000 ettari coltivati; il Perù è il secondo con 95.000 ettari; la Bolivia è il terzo. Circa il 90% della cocaina si muove via mare. L'Europa ha superato il Nord America come principale destinazione finale, mentre il mercato statunitense si contrae a causa dell'affermarsi degli oppioidi sintetici. I vettori spaziano dalle navi portacontainer (con tecniche rip-on/rip-off e metodo Trojan horse) alle *lanchas* veloci (110-140 sortite al mese), dai sommergibili a basso profilo (LPV, 3-6 tonnellate a viaggio) ai bulk carrier sempre più sfruttati per la rotta Santos-Golfo di Guinea, fino ai droni sommergibili autonomi — il primo intercettato dalla Marina colombiana il 2 luglio 2025 al largo del Parco Nazionale Tayrona, dotato di antenna Starlink, con una portata stimata di quasi 800 miglia nautiche e un costo di soli 150.000



dollari rispetto al milione richiesto per un LPV con equipaggio.

L'Operazione Southern Spear, lanciata all'inizio del 2025 e militarizzata dall'agosto in poi, ha segnato una svolta nella risposta statunitense: i cartelli narcotrafficienti sono stati designati come organizzazioni terroristiche (DTO), e il primo attacco cinetico è avvenuto il 2 settembre in acque internazionali al largo del Venezuela. In totale, 29 imbarcazioni sono state distrutte, con circa un centinaio di vittime. Dal dicembre 2025, l'operazione si è estesa al sequestro delle petroliere che violano l'embargo venezuelano: il presidente Trump ha dichiarato un blocco totale dei tanker in entrata e uscita dal Venezuela. Le prime navi sequestrate sono state la VLCC SKIPPER (10 dicembre, 1,9 milioni di barili) e la VLCC CENTURIES (20 dicembre, 1,8 milioni di barili). La BELLA-1 ha cambiato nome in MARINERA e bandiera russa nel tentativo di eludere la giurisdizione americana, venendo comunque sequestrata il 7 gennaio 2026 tra Scozia e Islanda dalla guardia costiera americana.

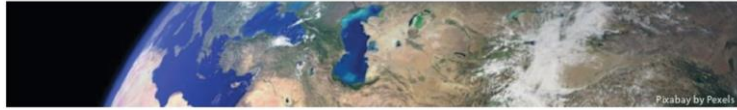
Conseguenze geopolitiche

Le dinamiche descritte nel capitolo 3 del rapporto MICA 2025 hanno un peso geopolitico che va ben oltre i confini regionali. Il deterioramento della sicurezza marittima nei Caraibi e nell'Atlantico meridionale si iscrive in un contesto di polarizzazione crescente tra Washington e Caracas, che costituisce il principale asse di tensione politica della regione. Il Venezuela è descritto come un attore regionale destabilizzante, accusato di tendenze autoritarie, collusione con reti criminali transnazionali e mantenimento di legami con Iran, Russia e, in misura minore, Cina. La decisione americana di designare i principali cartelli narcotrafficienti come organizzazioni terroristiche — un cambiamento giuridico e strategico di rilievo — e di avviare operazioni cinetiche in acque internazionali senza preventivo accordo con gli Stati della regione ha provocato tensioni diplomatiche significative, ponendo interrogativi fondamentali sulla legalità dell'uso della forza in alto mare e sul rispetto della sovranità degli Stati terzi.

Il sequestro delle petroliere venezuelane in acque internazionali, con la dichiarazione di Trump di un blocco totale, rappresenta un'applicazione unilaterale di misure coercitive che sfida i principi del diritto internazionale marittimo e potrebbe aprire precedenti pericolosi per la navigazione commerciale globale. Se la comunità internazionale dovesse accettare in silenzio questa pratica, si creerebbe un precedente che altre potenze potrebbero invocare per giustificare analoghe azioni contro navi di paesi rivali. Non a caso, il tentativo della BELLA-1 di ricorrere alla bandiera russa come scudo — e il suo successivo sequestro — ha dimostrato che neppure le bandiere di grandi potenze garantiscono immunità assoluta nell'attuale contesto.

La crescente produzione di cocaina e la sua diretta proiezione verso l'Europa — che ha sorpassato il Nord America come principale mercato di destinazione — modifica profondamente l'architettura della criminalità organizzata transatlantica. I legami tra cartelli sudamericani (in particolare il PCC brasiliano), reti nigeriane e cartelli balcanici nella gestione della rotta Santos-Golfo di Guinea verso l'Europa indicano la formazione di alleanze criminali transcontinentali di nuova generazione. Questo fenomeno sfida le capacità investigative e di coordinamento dei paesi europei, che devono far fronte a organizzazioni con risorse economiche paragonabili a quelle di alcuni Stati e con capacità tecnologiche in rapida evoluzione.

Haiti rappresenta un caso estremo di Stato fallito che si riversa direttamente sul dominio marittimo: quando le istituzioni terrestri collassano, il mare adiacente diventa un territorio di nessuno dominato dalle gang, con effetti diretti sulla navigazione commerciale e sulla sicurezza degli equipaggi. La mancanza di prospettive di stabilizzazione a breve termine rende questa minaccia strutturale. La crisi migratoria — con il fenomeno della migrazione "inversa" innescato dalle politiche restrittive americane e le oltre 13.000 espulsioni di venezuelani solo da Panama — aggiunge un ulteriore strato di instabilità umanitaria che le forze navali della regione devono gestire in parallelo alle operazioni anti-crimine.



Conseguenze strategiche

Sul piano strategico, i dati del rapporto MICA 2025 evidenziano quattro tendenze di grande rilevanza che ridisegnano l'ambiente operativo nella regione. La prima è la militarizzazione della lotta al narcotraffico: la decisione americana di condurre attacchi cinetici contro imbarcazioni sospettate di traffico di droga in acque internazionali segna il passaggio da un approccio di law enforcement a uno di warfare, con implicazioni profonde per il diritto internazionale, per le regole di ingaggio e per i rischi di escalation. Le forze navali alleate che operano nella regione devono ora fare i conti con un ambiente in cui la violenza letale è diventata uno strumento ordinario delle operazioni antidroga.

La seconda tendenza è la sofisticazione tecnologica delle reti criminali. L'introduzione dei droni sommergibili autonomi — economici, difficili da rilevare, praticamente privi di valore intelligence se intercettati e non richiedenti equipaggio — segna un salto qualitativo nelle capacità dei trafficanti che le forze di contrasto faticano a seguire. Se questa tecnologia dovesse ulteriormente diffondersi, le attuali capacità di sorveglianza marittima risulterebbero strutturalmente inadeguate. Allo stesso modo, l'uso dei bulk carrier sulla rotta "Sugar Corridor" Santos-Golfo di Guinea dimostra come le reti criminali riescano a sfruttare sistematicamente le lacune dei controlli doganali sui carichi sfusi, praticamente impossibili da ispezionare in modo esaustivo.

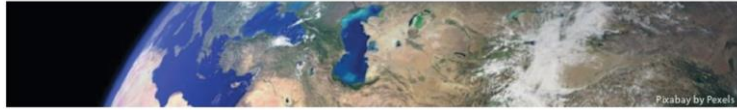
La terza tendenza riguarda la resilienza adattiva dei cartelli alle pressioni delle forze di contrasto. L'Operazione Southern Spear ha prodotto effetti osservabili — spostamento dei flussi, riduzione delle lanchas, triplicazione del compenso per i piloti (da 25.000-35.000 a circa 100.000 dollari) — ma non una riduzione strutturale del traffico: ha piuttosto accelerato la diversificazione verso vettori convenzionali (navi mercantili, bulk carrier) meno rischiosi ma più difficili da controllare. Ogni misura repressiva genera una risposta adattativa che alza il livello di sofisticazione dell'illecito.

La quarta tendenza riguarda la crescente importanza dell'Atlantico meridionale come teatro strategico. La "Blue Amazon" brasiliana — 5,7 milioni di km² di zona economica esclusiva, da cui proviene il 98% della produzione petrolifera nazionale e attraverso cui transita oltre il 95% del commercio estero — è un'asset strategico di prima grandezza che richiede capacità di sorveglianza che il Brasile sta cercando di costruire attraverso il sistema SISGAZ, ma che rimangono ancora strutturalmente insufficienti rispetto alle dimensioni dello spazio da monitorare.

Conseguenze marittime

Le conseguenze sul dominio marittimo strettamente inteso sono molteplici e di diversa natura. Sul piano della sicurezza della navigazione commerciale, la combinazione di pirateria nella Baia di Campeche, instabilità nelle acque haitiane e venezuelane e operazioni militari statunitensi in acque internazionali crea un ambiente a rischio elevato per chi transita nella regione. Le compagnie armatoriali devono integrare valutazioni di rischio dinamiche che includono non solo la minaccia criminale tradizionale ma anche la possibilità di essere fermati da unità militari statunitensi nell'ambito dell'Operazione Southern Spear o del blocco venezuelano.

La diversificazione dei vettori narcotrafficienti verso i bulk carrier ha una conseguenza diretta sulla sicurezza portuale: porti come Santos in Brasile, Guayaquil in Ecuador e Buenaventura in Colombia sono identificati come principali punti di partenza di carichi contaminati, ma il problema si ripercuote anche sui porti di arrivo in Africa occidentale (Guinea-Bissau, Sierra Leone, Capo Verde) e in Europa. Con 850 milioni di container in circolazione nel mondo e solo il 2-10% soggetto a ispezione fisica o scansione avanzata, la superficie di vulnerabilità è strutturalmente enorme.



L'uso crescente dei sommergibili autonomi (droni USV) pone sfide tecniche specifiche alla sorveglianza marittima: le loro ridotte dimensioni, la minima segnatura radar e la capacità di operare in modo completamente autonomo li rendono invisibili ai sistemi di monitoraggio AIS e difficilmente rilevabili anche con radar avanzati. Il fatto che il raggio operativo dei nuovi modelli raggiunga quasi 800 miglia nautiche implica che non esiste più una zona sicura in cui le autorità possano presumere che il traffico illecito non sia presente.

La pesca illegale, segnalata nel contesto della Guiana Francese e della Blue Amazon brasiliana, rappresenta un'altra dimensione del deterioramento marittimo: depleta le risorse ittiche, genera concorrenza sleale per gli operatori legali, e costituisce spesso una copertura per traffici più gravi. Le operazioni brasiliane — sequestro di un semisommergibile nell'Arcipelago Marajó, sequestro di 14 pescherecci illegali in una sola operazione off Santa Catarina — illustrano sia la vastità del fenomeno sia i limiti delle capacità di risposta in uno spazio marittimo di quelle dimensioni.

Conseguenze per l'Italia

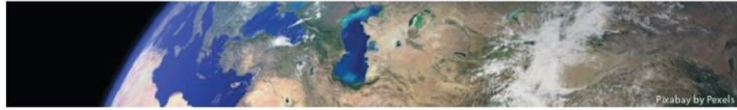
Il collegamento tra le dinamiche descritte nel capitolo 3 del rapporto MICA e la situazione italiana è diretto e quantificabile. L'Italia è il principale hub di transhipment del Mediterraneo (Gioia Tauro), è uno dei maggiori mercati europei del consumo di cocaina, e le sue rotte commerciali con l'America Latina la pongono nel cuore dei flussi descritti nel rapporto.

La rotta Santos-Golfo di Guinea verso l'Europa — il cosiddetto "Sugar Corridor" — è particolarmente rilevante per l'Italia. I bulk carrier contaminati che partono dal Brasile e fanno scalo in Africa occidentale prima di risalire verso il Mediterraneo possono raggiungere porti italiani come Ravenna, Venezia, Napoli e Gioia Tauro. Le tecniche di occultamento della droga nei bulk carrier — nei compartimenti tecnici difficilmente accessibili, negli spazi tra il carico sfuso, con la complicità del personale addetto alla manutenzione durante le soste portuali — sono praticamente impossibili da individuare senza intelligence preventiva e senza tecnologie di scansione avanzate che non tutti i porti italiani possiedono in misura adeguata.

Gioia Tauro, il più grande porto di transhipment del Mediterraneo e snodo critico per i traffici intercontinentali di container, è esposta in modo particolare alle tecniche rip-on/rip-off e Trojan horse descritte nel rapporto: un container marcato come sospetto in un porto latinoamericano può venire "pulito" durante un transhipment in Africa occidentale e risultare del tutto regolare all'ispezione doganale italiana. La diminuzione dei sequestri portuali registrata nel 2025 nelle Antille non riflette una riduzione del traffico ma un cambio tattico dei trafficanti, che rende ancora più urgente un investimento in intelligence marittima avanzata.

Per il turismo nautico, il rapporto evidenzia come il Mar dei Caraibi — destinazione privilegiata di molti diportisti italiani — sia uno degli hotspot mondiali per la rapina a mano armata contro le imbarcazioni da diporto. Martinica, Saint Martin, Saint Vincent e Grenadines, Trinidad e Tobago: tutte destinazioni frequentate dalla nautica italiana sono citate come aree ad elevato rischio. La mancanza di una comunicazione sistematica di questi rischi ai diportisti italiani che programmano traversate atlantiche rappresenta un gap informativo che le autorità marittime nazionali dovrebbero colmare.

Sul piano della cooperazione internazionale, l'Italia partecipa agli sforzi europei di contrasto al narcotraffico attraverso il MAOC-N (Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics) con sede a Lisbona, ma le risorse dedicate rimangono proporzionalmente inferiori all'entità della minaccia. La designazione americana dei cartelli come organizzazioni terroristiche e l'avvio di operazioni cinetiche creano un precedente che potrebbe essere invocato per coinvolgere anche i partner NATO europei — inclusa l'Italia — in operazioni di più diretta proiezione di forza nell'Atlantico.



Conclusioni

Il capitolo latinoamericano del rapporto MICA 2025 descrive una regione in cui la sicurezza marittima si deteriora lungo più assi simultaneamente: l'escalation del narcotraffico con vettori tecnologicamente sempre più sofisticati, la persistenza di focolai di pirateria strutturalmente legati a fallimenti di governance terrestre, e la militarizzazione unilaterale della risposta americana che altera l'equilibrio giuridico e operativo dell'intero dominio marittimo regionale. Nessuna di queste tendenze appare destinata a risolversi nel breve termine.

Le raccomandazioni che si possono trarre sono di diversa natura. A livello internazionale, è urgente che la comunità degli Stati codifichi regole chiare sull'uso della forza in alto mare contro sospetti trafficanti, evitando che la pratica americana diventi un precedente incontrollato.

A livello europeo, il rafforzamento del MAOC-N e la condivisione sistematica dell'intelligence marittima tra i paesi membri devono essere accompagnati da investimenti in tecnologie di scansione portuale capaci di affrontare la minaccia dei bulk carrier e dei droni sommergibili.

Per l'Italia in particolare, la priorità deve essere quella di elevare le capacità ispettive nei porti principali, rafforzare la cooperazione con le guardie costiere dei paesi dell'Africa occidentale dove i carichi vengono riconfezionati, e sviluppare un sistema di allerta per i diportisti che navigano nelle acque più pericolose dei Caraibi. La sicurezza marittima nell'Atlantico non è un problema lontano: i suoi effetti arrivano direttamente nei porti e nelle piazze italiane.