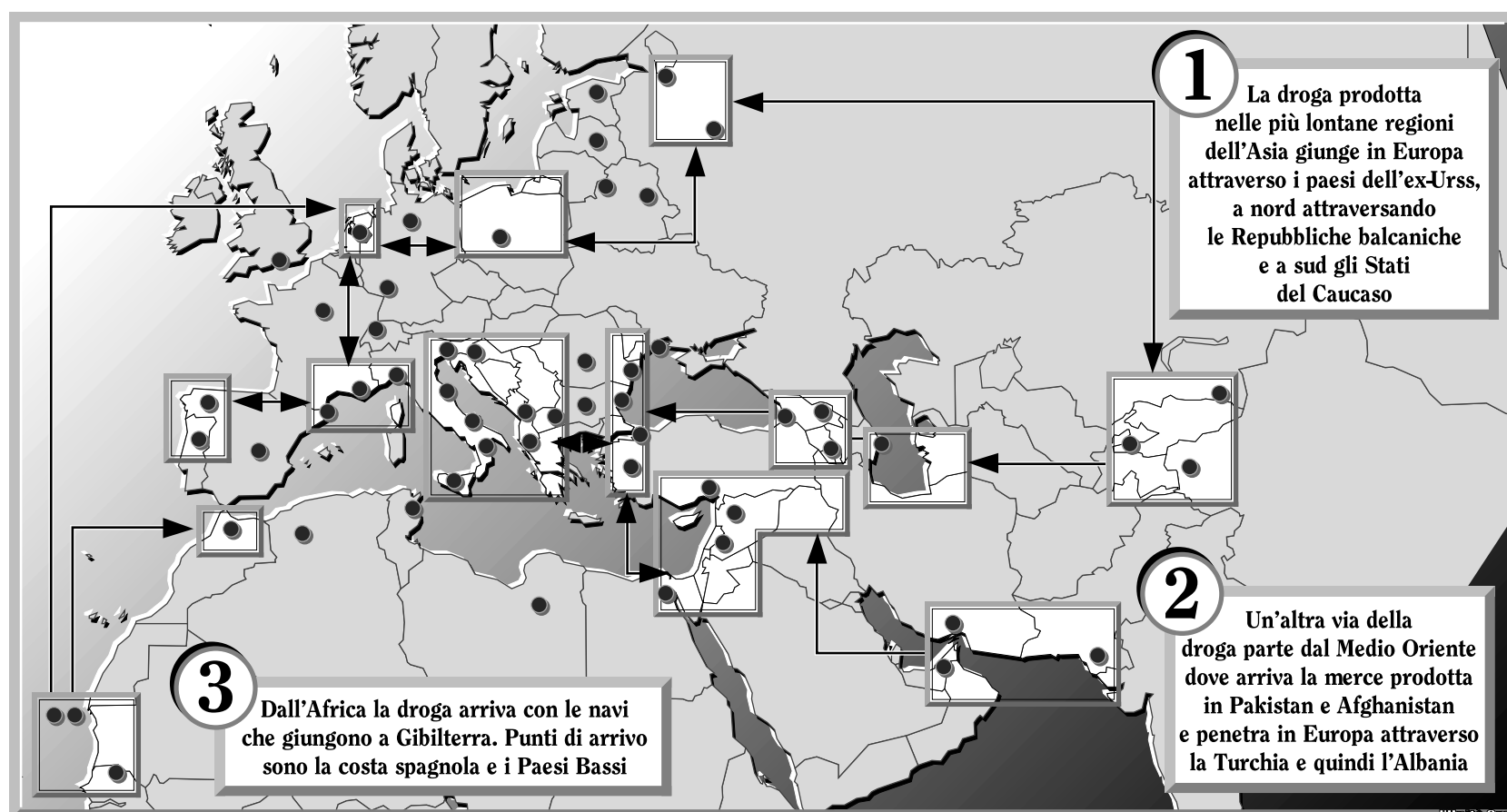




Tre le principali «porte»
attraverso cui i trafficanti
entrano nel continente
Gli europei invece esportano
sostanze chimiche
per la produzione
di stupefacenti sintetici

droga



Il grafico è costruito sulle rilevazioni e gli studi dell'Osservatorio Geopolitico delle Droghe di Parigi. Si possono notare le tre grandi direttrici attraverso le quali la droga arriva in Europa (che ormai sembra essere diventata il crocevia dei traffici mondiali): quella che parte dalle più lontane regioni asiatiche; quella che parte dal Medio Oriente che, a sua volta, fa da collettore per la merce prodotta in Pakistan e Afghanistan; quella africana. Osservando queste saree di provenienza, si comprende facilmente come il traffico (e la produzione) di stupefacenti sia ormai una delle attività principali di finanziamento dei tanti «signori della guerra».

diamo più nei dettagli i tre grandi «spazi» attraverso i quali si muovono le partite di droga.

Spazio Ovest-Atlantico. È delimitato a sud dai porti del Senegal e dalle isole di Capo Verde e a nord dalle città olandesi. Lungo alcune arterie passano grossi quantitativi di cocaina, hashish ed eroina. Dal nord partono le droghe sintetiche e i precursori chimici dei quali l'Europa è una grande produttrice. Nel 1995 la Germania era il primo esportatore di questi prodotti. «Normalmente», spiega l'esperto francese, «i trafficanti rischiano molto di più con la cocaina che è più «affidabile» e resistente e quindi effettuano spedizioni molto più consistenti». I commerci sono per così dire «fluttuanti». Dall'Africa, ad esempio dal Golfo di Guinea, c'è un costante flusso di imbarcazioni che fanno rotta verso i porti dell'Europa. I trafficanti di droga sono sempre in movimento per sfuggire ai controlli, e le partite di stupefacenti non si trovano mai in un punto preciso. I golfi africani, ma anche i Caraibi, sono solamente le basi di partenza. La droga parte da lì perché i controlli sono meno severi o non esistono affatto. Si tratta di paesi instabili. E poi si tratta di territori molto vasti.

In mare la droga viene smistata per le diverse destinazioni che possono essere la Galizia spagnola, il nord del Portogallo, o le isole Canarie. I porti e gli aeroporti dell'Africa occidentale sono a loro volta centri di smistamento della droga che proviene dal Sudamerica. La cocaina transita da Gibilterra dove sono attive le organizzazioni mafiose e giunge in Italia. Dal Marocco l'hashish viene trasportato in Spagna. Il Mediterraneo, dove il contrabbando è un'antica tradizione, nasconde grandi traffici. Partite di stupefacenti giungono ad esempio nei porti del sud dell'Europa dopo essere state trasportate dai pescatori marocchini. Algeri, Tunisi, Bengasi, Alessandria ed il Cairo rappresentano altrettanti punti di partenza delle merci. «Nel caso dell'Algeria», dice ancora Koutouz, «il traffico della droga è legato a quello delle armi e serve per finanziare la guerra». Ma il conflitto che insanguina l'Algeria ha sottratto a quel paese il ruolo centrale che aveva nei commerci legali e illegali che percorrono il Mediterraneo.

Un passaggio esiste ancora e segue le vie sub-sahariane, a nord dell'Hoggar, raggiunge Tunisi e la Libia, i paesi più vicini alle coste del Mediterraneo centrale orientale. La droga viaggia anche per «via aerea» e l'aeroporto del Cairo svolge un ruolo importantissimo nello smistamento della droga che transita verso l'Europa e gli Stati Uniti.

Lo spazio dei tre mari. Un'altra «connessione» collega il Mediterraneo alle steppe dell'Asia centrale, al Pakistan e all'Afghanistan. Questo spazio comprende tre mari: il Caspio, il mar Nero ed il Mediterraneo

Oriente. Altri due mari potrebbero essere compresi nella periferia di questo spazio: il mare di Oman ed il mar Rosso, zone di passaggio di un intenso traffico di hashish ed eroina. L'oppio prodotto nei paesi più lontani dell'Asia arriva in Europa attraverso il Balcani. E in Turchia esistono molti laboratori che «lavorano» per rifornire il mercato europeo. Negli ultimi anni i trafficanti hanno privilegiato alcuni paesi. È il caso della Romania, diventata, dopo lo scoppio dei conflitti nella ex Jugoslavia, un'importante base per il commercio delle droghe. Il porto di Costanza è una delle basi principali come, del resto, i porti delle regioni caucasiche.

Un'altra antica via è quella che collega il Kurdistan iraniano e turco e la Siria e si snoda quindi fino nella valle della Bekaa in Libano, attualmente sotto il controllo delle truppe del siriano Assad, e quindi giunge fino a Beirut, attraversando le città siriane di Aleppo e Latakia, da cui partono i carichi per Cipro.

Lo spazio del centro Europa e Baltico. Attraverso le nuove strade aperte nei territori delle ex Urss giungono in Europa centrale grandi quantitativi di droga che vengono smistati attraverso quattro principali direttrici. San Pietroburgo è il punto d'entrata per la merce intransitata dai cartelli dei narcotrafficanti colombiani, ma interessa anche gli «investitori» dell'Europa dell'Ovest. Le città del Baltico e i loro porti sono infestati dalle organizzazioni criminali russe collegate a loro volta con le centrali di smistamento dell'Europa del nord. La Bielorussia e l'Ucraina, dove ad esempio si coltiva da lungo tempo la cannabis, sono diventate i territori di passaggio della droga che giunge dalle vie del Caucaso. La Polonia è al tempo stesso un mercato dove si consuma la droga e una base di produzione dei derivati delle anfetamine. Passano da Varsavia i quantitativi di stupefacenti destinati alla Germania da un lato, e alla Russia dall'altro. L'influenza delle «strade dei Balcani» è molto forte soprattutto a sud, nella Repubblica Ceca, in Slovacchia, in Serbia e in Slovenia, le rotte della droga attraversano l'Austria e l'Ungheria.

L'Europa dunque consuma e produce droga, è il crocevia dove arrivano le grandi «autostrade» del traffico alimentato dai conflitti e dai «signori delle guerre». E di fronte a questo massiccio commercio «la repressione» - conclude il coordinatore dell'Atlante mondiale - «riesce a bloccare solamente il dieci per cento della droga che viene intransitata verso l'Europa. Questa cifra può variare di qualche punto a seconda dei momenti e dell'efficacia dei controlli, ma è comunque di più di quel misero uno per cento che rappresenta la percentuale del denaro sporco, cioè proveniente dai traffici che la repressione riesce a individuare e bloccare».

