

Porti, merci e frodi fiscali: come la Cina domina l'Europa di Milena Gabanelli e

Francesco Tortora (Fonte: <https://www.corriere.it/> 25 marzo 2026)

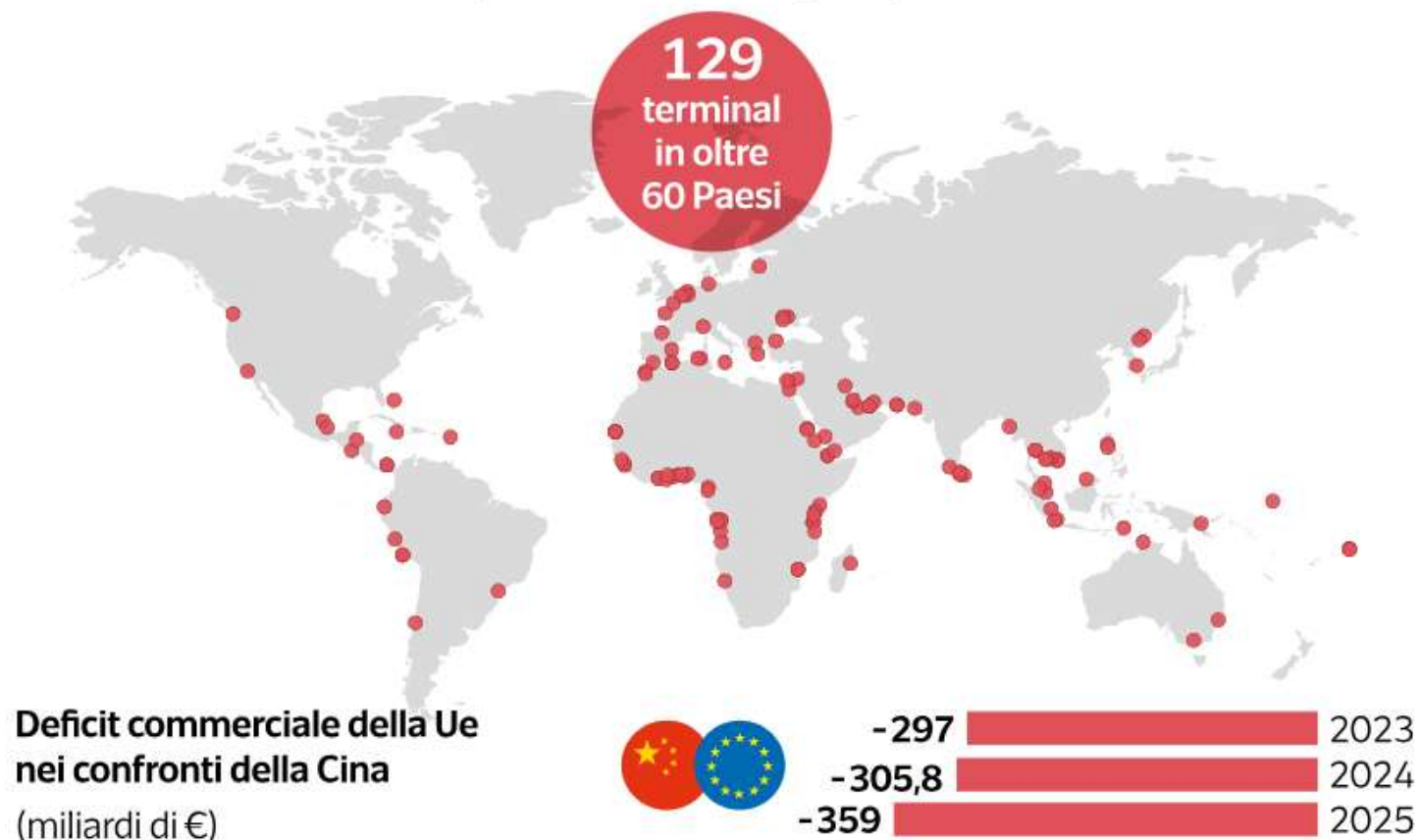


Tutto a prezzi competitivi: telefonini, tablet, personal computer, apparecchi elettrici, componenti per auto elettriche, auto elettriche, pannelli solari, turbine eoliche, prodotti chimici, mobili, giocattoli, vestiti, scarpe, borse. Tutto «made in China». Nel 2025 le importazioni Ue dalla Cina hanno registrato un ulteriore aumento contribuendo a un nuovo **record del deficit commerciale** europeo nei confronti di Pechino [stimato intorno ai 360 miliardi di euro, più 18% rispetto al 2024](#). Anche grazie ai dazi imposti da Trump negli Usa, l'Europa [è diventata il mercato di sbocco](#) dell'eccesso di export cinese. [La quasi totalità di questi prodotti viaggia via nave](#) su portacontainer. La Cina, attraverso le compagnie statali [COSCO](#) e [China Merchants Group](#), possiede [la più grande flotta mercantile al mondo](#): circa 1.900 navi che partono dagli immensi porti di Shanghai o Shenzhen per approdare in ogni dove percorrendo la «Via della seta marittima». Un sistema globale di infrastrutture e collegamenti che garantisce il coordinamento dei **flussi commerciali**, e include anche il controllo di [129 terminal distribuiti nei porti di arrivo in 60 Paesi](#). In Europa Pechino ha un piede dentro a tutti i porti più trafficati. Eppure, [investire in un terminal non è sempre un'attività particolarmente redditizia](#). E allora qual è il tornaconto?

Il dominio cinese dei porti nel mondo



La presenza cinese nei porti globali



Fonti: Council on Foreign Relations (CFR); Eurostat

La presenza nei porti europei

La governance di un porto prevede una separazione netta tra l'autorità che amministra lo scalo, solitamente pubblica, e gli operatori privati che gestiscono i terminal tramite **concessioni pluriennali**. È piuttosto raro che le due funzioni coincidano. È il caso del **porto del Pireo** ad Atene dove **COSCO** controlla sia la *Piraeus Port Authority*, sia i due principali *terminal container*. A Rotterdam, **CK Hutchison**, multinazionale di Hong Kong riconducibili al controllo politico di Pechino, gestisce **tre terminal**, uno in collaborazione con **COSCO**. Le società cinesi controllano anche un terminal a **Bruges-Zeebrugge**, uno ad **Amsterdam**, uno a **Valencia**, uno a **Bilbao**, uno a **Barcellona**, uno a **Stoccolma** e uno a **Gdynia**. Nel Regno Unito gestiscono un terminal a **Harwich**, a **Felixstowe** e nel polo industriale dell'**Isle of Grain**. Queste società detengono poi quote di **partecipazione** nei terminal di **Marsiglia**, **Dunkerque**, **Montoir-de-Bretagne**, **Le Havre**, **Amsterdam**, **Anversa**, **Amburgo**, **Rotterdam**, **Vado Ligure**, **Malta** e **Salonicco**.

La presenza cinese nei porti europei



FONTE: Centre for Eastern Studies

Il business aumenta

In sostanza queste società sono oggi i maggiori investitori stranieri nei porti europei: circa 9 miliardi di euro è il valore degli investimenti fatti dalle due compagnie cinesi di Stato COSCO e China Merchants Group (FONTE: [Centre for Eastern Studies](#)). Un apporto che indubbiamente ha rilanciato scali in difficoltà, favorendo l'arrivo di nuovi flussi di merci dall'Asia. Ad esempio, a Zeebrugge, il porto marittimo di Anversa-Bruges, lo sbarco dei container

è passato in 6 anni da **316.000** agli oltre **1,2 milioni** del **2023**. Effetto della fusione fra i 2 porti, ma soprattutto dal peso di **COSCO**, che dal **2017** controlla il *terminal container* CSP. Ancora più impressionante è l'aumento del traffico nel **porto del Pireo**: prima dell'acquisizione da parte dei cinesi era il **sedicesimo scalo europeo**, [nel 2023 era già diventato il quarto](#). Comprare terminal è un'attività dagli **alti costi operativi** e non garantisce automaticamente **grossi margini**, però serve a rafforzare la propria influenza economica e geopolitica. **Ed è questo l'obiettivo della Cina. Ma non solo.**

Frodi doganali e l'indagine Calypso

Controllare terminal rafforza la catena logistica riducendo costi e tempi e facilita l'ingresso di merci, spesso sottocosto e sovvenzionate da Pechino. Prendiamo il Porto di **Rotterdam**, che è **il più trafficato d'Europa** perché in grado di accogliere navi lunghe fino a 400 metri con un carico superiore ai 24.000 container ([Qui](#) pag.35). In questo scalo olandese nel 2025 il valore delle merci «Made in China» ha raggiunto 118 miliardi di euro: più 8% rispetto al 2024. **Ogni anno nei porti di Rotterdam e Anversa-Bruges sbarcano dalla Cina 4 milioni di container.**

Perché la Cina investe nei terminal europei



Rafforza la catena logistica,
riducendo
costi e tempi



Facilita l'ingresso di merci,
spesso sottocosto
e sovvenzionate da Pechino



Aumenta l'influenza geopolitica:
i porti sono infrastrutture
strategiche



FONTI: Procura europea (EPPO); Corte dei Conti europea; Europol

In questi volumi si insidia il fenomeno, sempre più invasivo, delle frodi doganali: troppo spesso **gli spedizionieri** dichiarano un valore della merce, sul quale si pagano i dazi e l'Iva, inferiore a quello reale. E se il terminal è gestito dall'esportatore diventa più facile truccare le carte. Certo, dopo lo sdoganamento ci sono le ispezioni, ma in media non superano il 2% del totale ([qui](#) pag.8). La Procura europea, con l'indagine «Calypso», lo scorso giugno, [ha sequestrato al Pireo 2.435 container, carichi principalmente di biciclette elettriche, prodotti tessili e calzature](#). L'attività criminale, in atto da almeno 8 anni, ha portato all'arresto di 10 persone, inclusi due funzionari doganali, e ha coinvolto 14 Paesi Ue, Italia compresa, causando una perdita di almeno 350 milioni di euro in dazi e 450 milioni di Iva. «Il meccanismo è sempre lo stesso - spiega a *Dataroom* Fabio Botto, da 20 anni all'antifrode doganale - gli importatori dichiarano solo una parte della merce sulla quale devono pagare i dazi e che può arrivare fino al

70% in meno rispetto al valore reale; in più utilizzano in modo fraudolento il **regime doganale** che consente di non pagare l'iva in dogana perché la merce è destinata ad un altro Stato membro. Così facendo realizzano un'**evasione totale dell'iva**, che si aggiunge al **minor dazio pagato**». Secondo l'investigatore, nel porto del Pireo, dove le **autorità doganali locali** faticano a gestire l'enorme aumento dei flussi dalla Cina, le frodi si sono impennate. Complessivamente il danno economico ai danni della cassa Ue e dei singoli Stati membri è **gigantesco** (Corte dei conti Europea [relazione speciale n. 8/2025](#) ndr), e sta generando il devastante impatto legato alla concorrenza sleale.

Le frodi fiscali e doganali

IL MECCANISMO



Gli importatori spesso dichiarano un valore della merce fino al **70% inferiore a quello reale**



Utilizzano in modo fraudolento il regime che consente di **evitare di pagare l'iva in dogana** dichiarando la merce destinata a un altro Paese Ue



Ogni anno mancati incassi per l'Ue stimati in **diversi miliardi di euro**

L'INDAGINE CALYPSO

A giugno 2025 la Procura europea ha sequestrato



carichi principalmente di biciclette elettriche, prodotti tessili e calzature

ACCERTATI

350
milioni di € di evasione dazi

450
milioni di € di Iva



FONTE: Procura europea (EPPO)

Il problema sicurezza

E poi c'è il pericolo che riguarda la raccolta dati sul traffico. I terminal di Amsterdam, Gdynia, Le Havre e Rotterdam si trovano in prossimità di porti militari utilizzati

dalla **Nato**. Il governo cinese potrebbe sfruttarli per monitorare il **passaggio di truppe o il trasferimento di forniture all'Ucraina**. Un sospetto fondato poiché [in sette porti europei](#) (Anversa, Barcellona, Brema, Amburgo, Sines, Riga e Rotterdam) è in uso **LOGINK**, una piattaforma di gestione del **traffico portuale** amministrata dal **Ministero dei Trasporti cinese**. Significa che informazioni su merci, container, rotte navali e persone coinvolte potrebbero essere utilizzate [per influenzare le operazioni portuali o sostenere interessi strategici di Pechino](#). Secondo il **Parlamento europeo** ([Qui](#)) questi terminal presentano un potenziale *dual-use*, **civile e militare**, e potrebbero, in teoria, supportare la **marina militare cinese**. Infine, nei terminal controllati da società cinesi è elevata la probabilità che vengano favorite imprese di Pechino, come [ZPMC](#) per le attrezzature portuali o **Huawei** per le apparecchiature informatiche, **penalizzando i fornitori europei**.

Il pericolo sicurezza



Alcuni terminal si trovano in **prossimità di porti militari utilizzati dalla Nato**



Il governo cinese potrebbe sfruttarli per monitorare il **trasferimento di armi all'Ucraina**



La piattaforma **LOGINK**, amministrata dal governo cinese, **è usata nei porti europei**

FONTE: Centre for Eastern Studies

Il nuovo corso della Ue

Bruxelles ha da tempo modificato il proprio atteggiamento nei confronti della Cina. In un [rapporto](#) sulle «prospettive strategiche» pubblicato dalla **Commissione europea** nel **2019**, **Pechino** è stata definita non solo «un partner per la cooperazione», ma anche «un concorrente economico e un rivale sistemico». Questo **cambio di rotta**, ribadito anche nel recente *Libro bianco della Difesa europea* ([Qui](#)), si è riflesso nella politica sui porti, che non vengono più considerati esclusivamente piattaforme logistiche a fini commerciali, ma soprattutto **infrastrutture strategiche da difendere**. Nel **2022**, anche su [pressione](#) della Commissione, la **Germania** [ha ridimensionato la partecipazione di COSCO nel terminal Tollerort del porto di Amburgo](#), riducendola dal **35% al 24,99%**, una soglia che impedisce al gruppo cinese di **esercitare influenza sulle decisioni operative**. Infine, c'è una risoluzione del **Parlamento europeo** del **2024** con la quale invita i **Paesi membri** a limitare la **presenza cinese** in infrastrutture strategiche come i porti ([Qui](#)).

Il nuovo corso dell'Unione europea

- Dal 2019** la Commissione ha definito la Cina un «rivale sistemico»
- Nel 2024** il Parlamento europeo invita i Paesi a limitare la presenza cinese nei porti
- Dal 2026** con l'Autorità doganale europea la gestione dei dati sarà centralizzata, favorendo controlli più uniformi



FONTE: Parlamento europeo, Commissione europea, Procura europea

In questa direzione si inserisce anche il lancio dell'Autorità doganale europea (EUCA), la cui sede centrale sarà a Lille, in Francia. Con la nuova **agenzia** la gestione dei **dati doganali** sarà **centralizzata** e i **codici uniformati**. L'obiettivo è quello di favorire controlli più efficaci per **contrastare le frodi** e **proteggere il Mercato unico**.