

# Utilizzo improprio del trasporto marittimo containerizzato nel commercio mondiale di prodotti contraffatti

Sintesi



Febbraio 2021

## Sintesi

---

Il commercio di merci contraffatte rappresenta un rischio socioeconomico di lunga data, in continua crescita e di portata mondiale che minaccia l'efficacia della governance pubblica, l'efficienza delle attività economiche e il benessere dei consumatori. Allo stesso tempo, sta diventando un'importante fonte di reddito per i gruppi criminali organizzati. Danneggia inoltre la crescita economica, compromettendo sia le entrate delle imprese che il loro interesse a innovare.

I prodotti contraffatti e usurpativi vengono spediti pressoché con ogni mezzo di trasporto. In termini di numero di sequestri, il traffico di prodotti falsi attraverso piccoli colli è in aumento e sta diventando un problema significativo a livello di applicazione delle norme e di contrasto; tuttavia, in termini economici, prevalgono chiaramente i prodotti contraffatti trasportati tramite navi portacontainer.

Negli ultimi decenni i container sono diventati il mezzo universale per aggregare le merci in un carico standardizzato e uniforme. L'introduzione dei container ha costituito un cambiamento rivoluzionario nel settore dei trasporti, che ha offerto nuove possibilità logistiche, aumentato l'efficienza e ridotto notevolmente il costo complessivo del commercio internazionale. Allo stesso tempo, è una modalità apprezzata anche dai trafficanti, data la facilità e il basso rischio di stivare nei container non solo prodotti contraffatti, ma anche stupefacenti e altri tipi di articoli di contrabbando, e persino migranti privi di documenti.

I dati disponibili confermano l'alta intensità dell'uso improprio del trasporto marittimo containerizzato da parte dei contraffattori. L'analisi in questa relazione si basa su due tipi di dati. Il primo è rappresentato da informazioni sul commercio di prodotti contraffatti, che si basano sui dati doganali concernenti i relativi sequestri ottenuti dall'Organizzazione mondiale delle dogane, dalla direzione generale della Fiscalità e dell'unione doganale della Commissione europea, nonché dall'Ufficio delle dogane e della protezione delle frontiere degli Stati Uniti. Il secondo comprende dati sul commercio mediante navi portacontainer tratti dalla banca dati del Forum internazionale dei trasporti (ITF) dell'OCSE e da Eurostat Comext nonché indici sul trasporto marittimo containerizzato elaborati dall'UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite per il commercio e lo sviluppo).

Dall'esame dei dati è emerso che, mentre il numero più elevato di sequestri di prodotti contraffatti e usurpativi da parte delle autorità doganali ha riguardato spedizioni per corrispondenza, il trasporto marittimo di merci ha totalizzato l'importo più alto. Nel 2016 le navi portacontainer hanno rappresentato il 56 % del valore totale delle contraffazioni sequestrate.

Il numero più elevato di spedizioni di prodotti contraffatti proveniva dell'Asia orientale, con Cina e Hong Kong (Cina) in testa alla classifica. Anche l'India, la Malaysia, il

Messico, Singapore, la Thailandia, la Turchia e gli Emirati arabi uniti rimangono tra le principali economie di provenienza delle merci contraffatte e usurpative scambiate a livello mondiale durante i periodi in esame.

Ulteriori analisi effettuate per l'Unione europea hanno evidenziato che oltre la metà dei container trasportati nel 2016 da navi riconducibili a economie note come principali fonti di prodotti contraffatti è entrata nell'UE attraverso la Germania, i Paesi Bassi e il Regno Unito. Vi sono anche alcuni paesi dell'UE, come Bulgaria, Romania, Croazia e Grecia, con volumi relativamente bassi di commercio mediante container in generale, ma con un elevato livello di importazioni da economie ad alta intensità di contraffazione.

Gli sviluppi infrastrutturali in corso e previsti nell'UE potrebbero modificare in modo significativo i modelli di importazione mediante container di prodotti falsi. L'iniziativa cinese «Belt and Road» è particolarmente rilevante in questo contesto, in quanto potrebbe determinare un aumento sostanziale dei falsi che entrano nell'Unione europea in navi portacontainer attraverso i porti del Mediterraneo.

Per combattere il commercio illecito è stata adeguata una serie di metodi di valutazione dei rischi e di intervento mirato per il trasporto marittimo containerizzato, in particolare quale contrasto al traffico illecito di stupefacenti e di merci pericolose e vietate. Tuttavia, sembra che il commercio illecito di prodotti contraffatti non abbia rappresentato una priorità elevata per le dogane, dal momento che le relative spedizioni sono comunemente percepite come «infrazioni degli scambi commerciali» piuttosto che come attività criminali. Di conseguenza, gli attuali sforzi in materia di applicazione e contrasto potrebbero non essere adeguatamente mirati per fare fronte a tale rischio.

Il settore si è impegnato a rafforzare il coordinamento al fine di contrastare la minaccia del commercio illecito nel trasporto marittimo. Un buon esempio è costituito dalla «dichiarazione di intenti», in cui titolari di marchi notoriamente conosciuti, operatori navali e spedizionieri hanno collaborato all'elaborazione di orientamenti non vincolanti per sensibilizzare in merito all'importanza di raccogliere informazioni sufficienti sulle parti che utilizzano i loro servizi di spedizione. Sembra che vi siano notevoli margini di miglioramento al riguardo.