

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grimaldi ventila l'addio della controllata Acl al mercato Usa

Nicola Capuzzo · Friday, March 21st, 2025

Atlantic Container Line, la compagnia di trasporto container con sede in New Jersey controllata dal gruppo Grimaldi di Napoli, dovrebbe abbandonare il proprio business – incentrato sui traffici fra Nord Europa e Stati Uniti d’America se lo US Trade Representative (Ustr) desse attuazione alle misure anti Cina [abbozzate nelle scorse settimane](#).

Lo riporta la stampa Usa citando il report presentato dall’amministratore delegato, Ceo Andrew Abbott, nell’ambito delle consultazioni avviate da Ustr sui provvedimenti in questione. Il servizio Acl A impiega cinque navi con-ro da 3.800 teu, in grado di trasportare container e merci ro-ro, tutte costruite in Cina tra il 2015 e il 2016, su una rotazione portuale fra New York, Baltimora, Norfolk, New York, Halifax, Liverpool, Anversa, Amburgo, collegate via feeder anche con Goteborg, Belfast e Dublino

Secondo Abbott Acl sarebbe costretta a “interrompere il suo servizio negli Stati Uniti, chiudere i suoi uffici americani, licenziare il suo personale americano e ridistribuire le sue navi su traffici non statunitensi perché l’azione proposta ci renderebbe totalmente non competitivi rispetto agli altri vettori nei traffici statunitensi”.

Il manager ha inoltre sottolineato che “13 anni fa, quando la società stava selezionando un cantiere navale per costruire le sue navi di ultima generazione, i cantieri giapponesi si sono rifiutati persino di presentare un’offerta per l’ordine di cinque navi, i cantieri coreani hanno affermato che non avrebbero potuto ottenere economie di scala da esso a causa del design unico delle navi e i cantieri navali statunitensi non avevano slot disponibili per un minimo di sette anni, poiché la Marina degli Stati Uniti aveva prenotato la capacità. I cantieri navali cinesi non erano nella posizione dominante di oggi. Ci hanno detto che erano pronti a costruire subito il nostro complesso progetto di nave a un prezzo molto competitivo. Sebbene avessimo le nostre preoccupazioni sulla qualità, non avevamo alternative valide. Sia l’American Bureau of Shipping che il Rina italiano hanno supervisionato la costruzione delle navi a Shanghai”.

Eloquenti i numeri riportati nel documento presentato da Acl: la tariffa di trasporto di 500 dollari per un container di 40 piedi dal Nord America al Nord Europa aumenterebbe dalla sera alla mattina del 500% e quella di 2.500 dollari per un 40 piedi dall’Europa al Nord America crescerebbe almeno dell’80% se le misure venissero implementate.

Con conseguenze paradossali anche rispetto alle finalità dell’Ustr: “Mentre una società gestita

dagli Stati Uniti come Acl avrebbe questi enormi nuovi costi e avrebbe bisogno di tariffe di trasporto drasticamente più elevate per coprirli, i nostri concorrenti cinesi eviterebbero una gran parte delle tariffe, viaggiando sulle navi non costruite in Cina dai loro partner dell'alleanza da/per gli Stati Uniti.

Una società come Acl sarebbe costretta a lasciare il commercio statunitense a causa di questa azione proposta, mentre i nostri concorrenti (compresi i vettori cinesi) catturerebbero il nostro carico di container e i produttori americani di carichi fuori misura perderebbero il loro vettore principale”.

Abbot ha infatti evidenziato che “grazie alle nostre dimensioni più piccole, ci differenziamo per un servizio clienti di alta qualità per i produttori americani. Di conseguenza, Acl ha sviluppato una base di clienti molto fedele negli Stati Uniti con aziende con cui abbiamo lavorato per oltre 50 anni. Oggi Acl trasporta più della metà delle attrezzature edili, agricole e di grandi dimensioni americane che si spostano dai nostri porti di New York, Baltimora e Norfolk verso l’Europa” ha osservato, esortando l’Ustr a rimuovere quantomeno l’aspetto retroattivo dell’iniziativa: “Saremmo fuori gioco a causa di una decisione commerciale presa 13 anni fa, in un momento in cui i cantieri navali statunitensi erano pieni di ordini della Marina degli Stati Uniti e non potevano costruire le nostre navi, e quando l’industria cantieristica cinese era un attore minore nel mondo”.

La posizione di Acl non è isolata.

L’International Chamber of Shipping, che rappresenta oltre l’80% della flotta mercantile globale, avverte che le tariffe proposte potrebbero seriamente interrompere il commercio statunitense e aumentare i prezzi al consumo. I dati attuali mostrano che la Cina costruisce il 61% delle nuove navi mercantili del mondo, con le tariffe proposte che potenzialmente influenzano il 98% delle navi portacontainer che attraccano nei porti statunitensi.

La Chamber of Shipping of America sottolinea che le capacità di costruzione navale degli Stati Uniti sono attualmente insufficienti, citando decenni di declino del settore. Questa limitazione è ulteriormente evidenziata dai dati Ics che mostrano che le navi costruite negli Stati Uniti costano quattro volte di più delle imbarcazioni costruite all'estero, con tempi di consegna superiori a 10 anni per le imbarcazioni specializzate.

Anche Bimco e associazioni trasportistiche locali statunitensi, comprese quelle più interessate al corto raggio, hanno mostrato preoccupazione per i possibili effetti inflazionistici delle misure e anche per l'atteso shift modale mare-camion per i carichi che sarebbero dirottati sulla frontiera meridionale terrestre.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, March 21st, 2025 at 2:45 pm and is filed under [Economia](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

