

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Trump frena anche sulle tasse portuali per le navi cinesi

Nicola Capuzzo · Friday, April 11th, 2025

Dopo il dietrofront sui dazi l'amministrazione Trump sarebbe pronta ad ammorbidire anche la linea anti-cinese sul fronte portuale-navalmeccanico.

Secondo sei differenti fonti consultate da *Reuters*, infatti, la Casa Bianca potrebbe rimandare o ridimensionare le [misure shock proposte a fine febbraio](#) da U.S. Trade Representative. *Maritime Executive* ha riferito le parole pronunciate giorni fa dal vertice dell'agenzia, Jamieson Greer, che ha confermato che alcune delle imposte potrebbero non essere attuate e potrebbero non essere cumulate.

Le tasse – che avrebbero potuto costare fino a 3,5 milioni di dollari per scalo in porto per le navi costruite in Cina, secondo il piano originale – hanno suscitato proteste da parte delle principali industrie statunitensi. Le tariffe avrebbero aumentato i costi di spedizione per l'esportazione di petrolio, cereali, macchinari e altri beni, rendendoli meno competitivi o escludendoli dal mercato globale, con effetti più ampi sull'economia statunitense. Alcune compagnie di navigazione statunitensi più piccole, come Atlantic Container Line, hanno avvertito che avrebbero dovuto chiudere le operazioni americane, e almeno un importante armatore statunitense, Genco, ha affermato che potrebbe interrompere gli scali nei porti statunitensi. Energy Products Partners, una delle principali società statunitensi del midstream, ha avvertito che le tariffe avrebbero avuto un impatto devastante anche sulle esportazioni di petrolio e gas. Con le tariffe “non ci sarebbe più un ‘drill baby drill’ e l'oro liquido sotto i nostri piedi rimarrebbe sottoterra” ha dichiarato Epp a *Lloyd's List*.

Fonti di *Reuters* hanno affermato che l'Ustr non aveva considerato tutti i tipi e le dimensioni delle navi quando ha formulato le tariffe portuali. La struttura multimilionaria a tariffa fissa è stata progettata tenendo conto solo delle navi portacontainer più grandi; L'impatto su petroliere, rinfusiere, ro-ro e portacontainer più piccole non era stato preso in considerazione prima della pubblicazione della proposta di legge. Ora che l'Ustr sta valutando gli effetti più ampi sul trasporto marittimo, la struttura tariffaria verrà probabilmente ricalibrata in base alle dimensioni della nave, rendendola proporzionale alla quantità di carico trasportato.

Il nuovo ordine esecutivo dell'amministrazione per il rilancio del settore marittimo americano – una direttiva politica firmata martedì scorso – potrebbe essere utilizzato come un modo alternativo per perseguire gli obiettivi interni dell'Ustr, invece di penalizzare gli armatori battenti bandiera

straniera con tasse sulle navi cinesi, secondo Joe Kramek, presidente e Ceo del World Shipping Council, associazione che nelle scorse settimane aveva ventilato un ricorso legale contro l'iniziativa dello Ustr: "L'ordine esecutivo delinea diversi elementi incoraggianti che riflettono una seria attenzione alla ricostruzione dell'industria marittima americana. Le misure per imporre tasse portuali retroattive danneggerebbero tutti gli aspetti della catena di approvvigionamento, dai consumatori agli agricoltori, dai produttori di energia ai produttori".

### **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**

Trump fa tremare l'armamento italiano: l'84% delle nuove navi è stato ordinato in Cina

This entry was posted on Friday, April 11th, 2025 at 12:50 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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