

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ecco i dazi degli Usa contro le navi cinesi

Nicola Capuzzo · Friday, April 18th, 2025

Come previsto, ieri lo U.S. Trade Representative, l'ufficio facente capo alla Casa Bianca cui era stato dato mandato (sotto Joe Biden, rinnovato da Donald Trump), di studiare misure di contrasto al dominio cinese nell'industria marittima, ha concluso il proprio lavoro e proposto un complesso schema di provvedimenti daziari che ora l'amministrazione Trump dovrà decidere – prevista fra un mese un'altra sessione pubblica di confronto – se formalizzare.

Il primo pacchetto di misure colpirà le navi di operatori o armatori cinesi che scalino nei porti statunitensi. Da metà ottobre per ogni scalo fino a cinque in un anno queste navi pagheranno un dazio di 50 dollari per tonnellata netta (che si calcola sottraendo dalla gross tonnage le aree dedicate ai servizi di bordo, come le sale macchine, le aree di servizio e altri spazi non destinati al carico). Ogni sei mesi si andrà a salire fino ad arrivare nell'aprile 2028 a 140 dollari per tonnellata netta.

Il secondo gruppo comprende gli operatori (esclusi quelli statunitensi purché facenti capo a cittadini statunitensi almeno al 75%) di navi costruite in Cina. Essi a partire da ottobre, per ogni scalo di queste navi fino a cinque scali l'anno in porto Usa, dovranno pagare la cifra più alta fra quella risultante dal seguente confronto: 18 dollari per tonnellata netta oppure 120 dollari per container scaricato. Entrambe le cifre saliranno ogni sei mesi per arrivare nell'aprile 2028 rispettivamente a 33 dollari per tonnellata netta o 250 dollari per container scaricato. Questo dazio può essere sospeso per un periodo di al massimo tre anni se durante quest'ultimo l'armatore ordina e prende in consegna un'imbarcazione costruita negli Stati Uniti di stazza netta equivalente o superiore. Sono previste inoltre alcune eccezioni, fra cui quelle per navi chimichiere, per navi che arrivino vuote o in zavorra, navi che abbiano una capacità inferiore ai 4mila teu o alle 55mila dwt o alle 80mila dwt di individual bulk capacity (che non è però definita nel provvedimento), navi che arrivino in porti statunitensi interni da viaggi non superiori alle 2mila miglia nautiche.

Il terzo annex riguarda gli operatori di car carrier e ro-ro costruiti all'estero. Da metà ottobre a queste navi sarà imposto per ogni scalo un dazio di 150 dollari per Car Equivalent Unit (CeU), che non salirà e che potrà essere sospeso per al massimo tre anni se l'armatore ordinerà e prenderà in consegna un'imbarcazione costruita negli Stati Uniti di capacità uguale o superiore.

Il quarto pacchetto contempla alcune restrizioni sull'export di gnl, che dovrà essere operato a partire dall'aprile del 2028, per l'1% (rispetto a quanto esportato l'anno prima) con navi battenti

bandiera Usa e operate da da soggetti statunitensi. Dal 2029 il campo si restringerà a gasiere costruite negli Usa e la percentuale crescerà fino a raggiungere il 15% nel 2047.

Lo Ustr ha infine proposto di valutare l'imposizione di dazi (ulteriori a quelli eventualmente derivanti da altri uffici dell'amministrazione) sui prodotti cinesi attinenti al trasporto marittimo quali gru ship-to-shore, container e rimorchi.

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, April 18th, 2025 at 11:00 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.